AÉRO JOURNAL

N°47
BIMESTRIEL
Fév-mars 06

1942 : LES BRITANNIQUES À MADAGASCAR

ULRICH STEINHILPER
As de l'évasion

L'ANTRE DU DRAGON

LE MISTEL À L'ASSAUT DE LA FLOTTE ANGLAISE

OBJECTIF ÉGLETONS
Deux Français libres sur Mosquito

LES F-100 SUPER SABRE NUCLÉAIRES

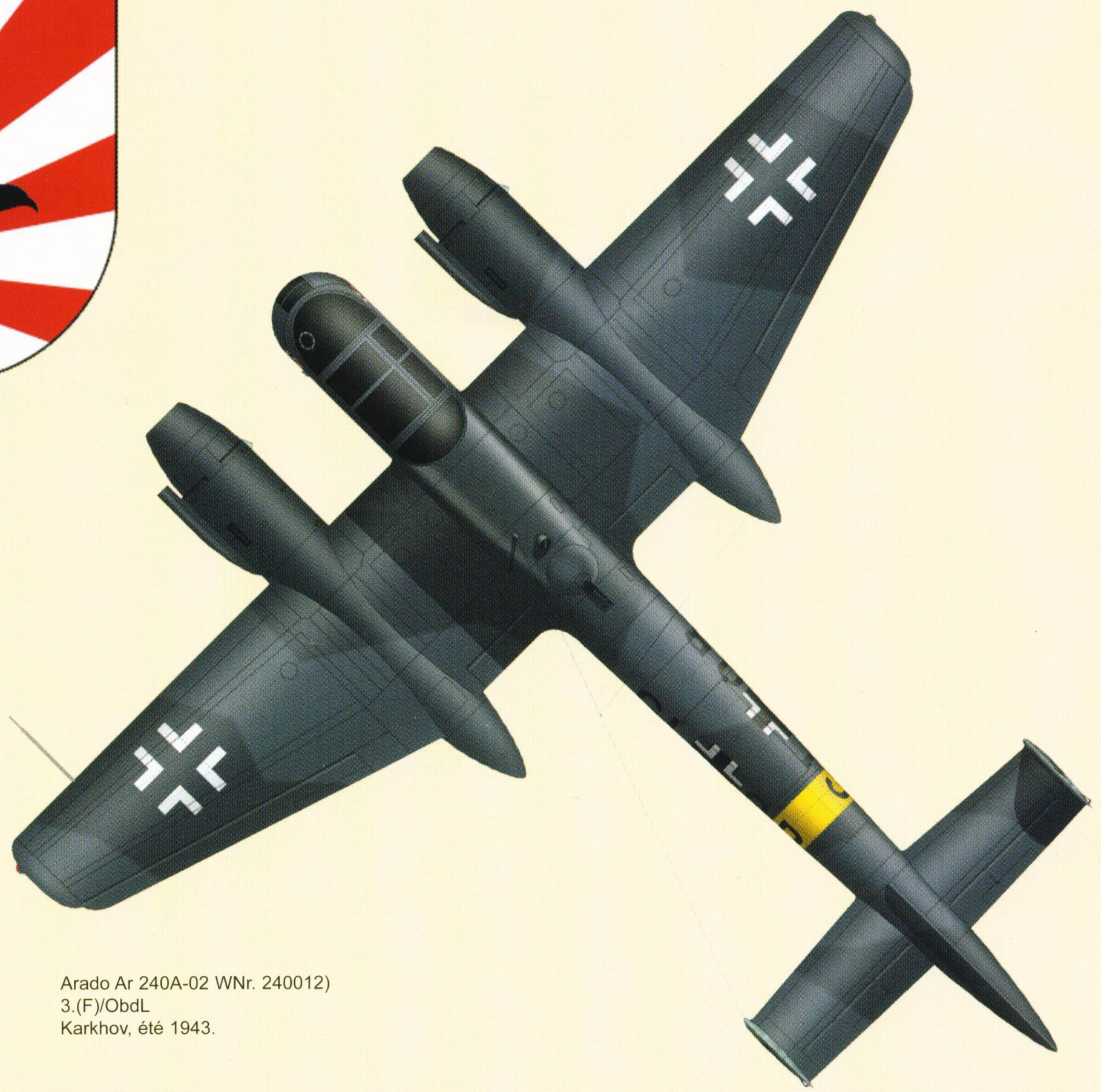
M 04873 - 47 - F: 6,95 € - RD
Belgique: 7,5o - Luxembourg : 7,9o euros
Suisse : 12 CHF - Italia : 7,40 euros

LE POTEZ 63 DANS TOUS SES ÉTATS

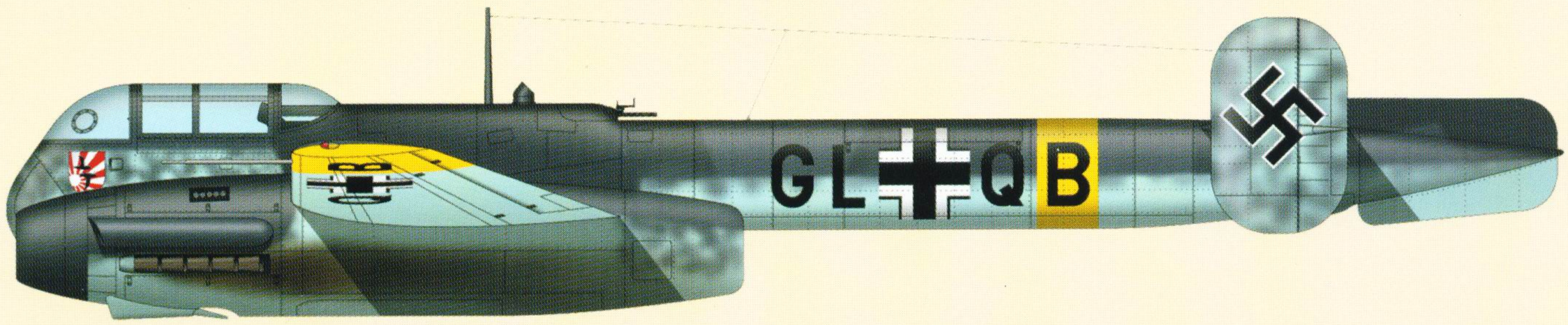
Potez 630, Potez 631, Potez 633

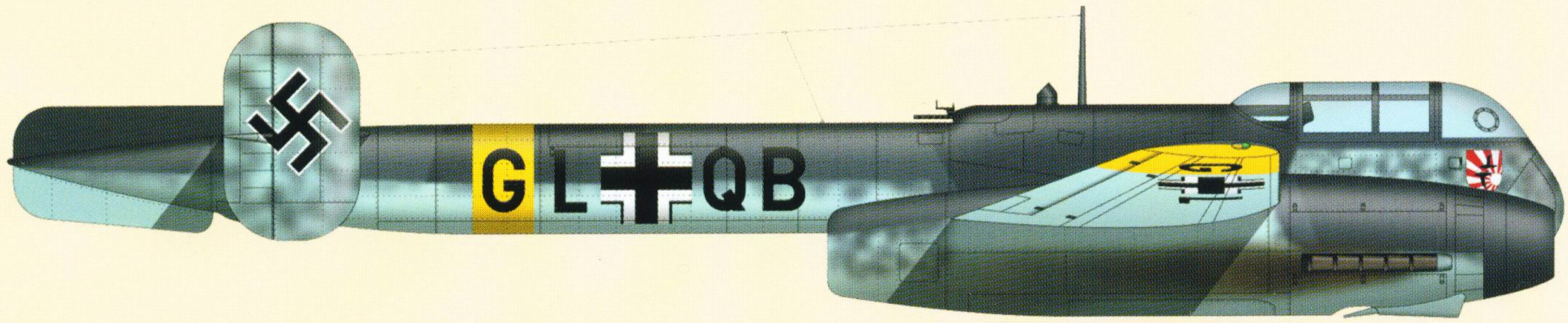
Le Potez 63 au combat
(Potez 630, 631 et 633)

Hors-série d'Aéro-Journal n° 10



Arado Ar 240A-02 WNr. 240012)
3.(F)/ObdL
Karkhov, été 1943.

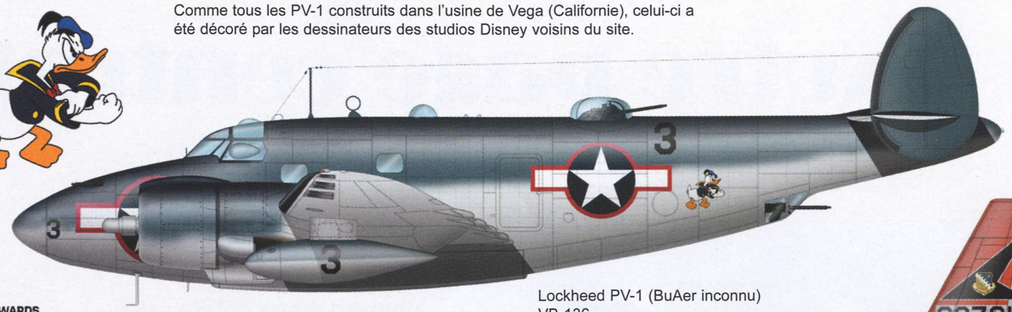




© P-A. Tilley - 2005

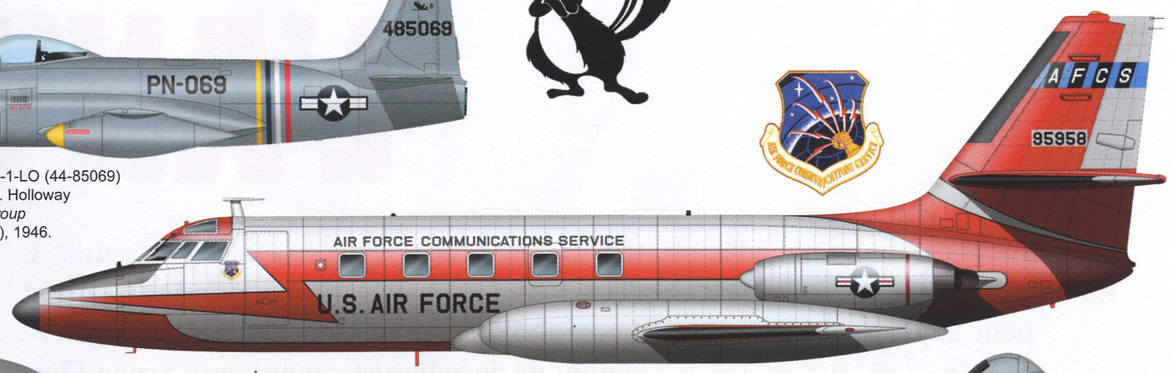
Skunk works

Comme tous les PV-1 construits dans l'usine de Vega (Californie), celui-ci a été décoré par les dessinateurs des studios Disney voisins du site.



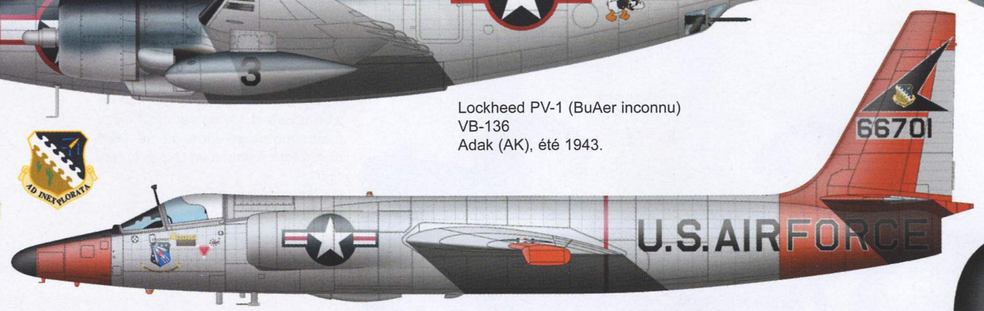
Lockheed PV-1 (BuAer inconnu)
VB-136
Adak (AK), été 1943.

Lockheed F-80A-1-LO (44-85069)
Colonel Bruce K. Holloway
412th *Fighter Group*
March Field (CA), 1946.

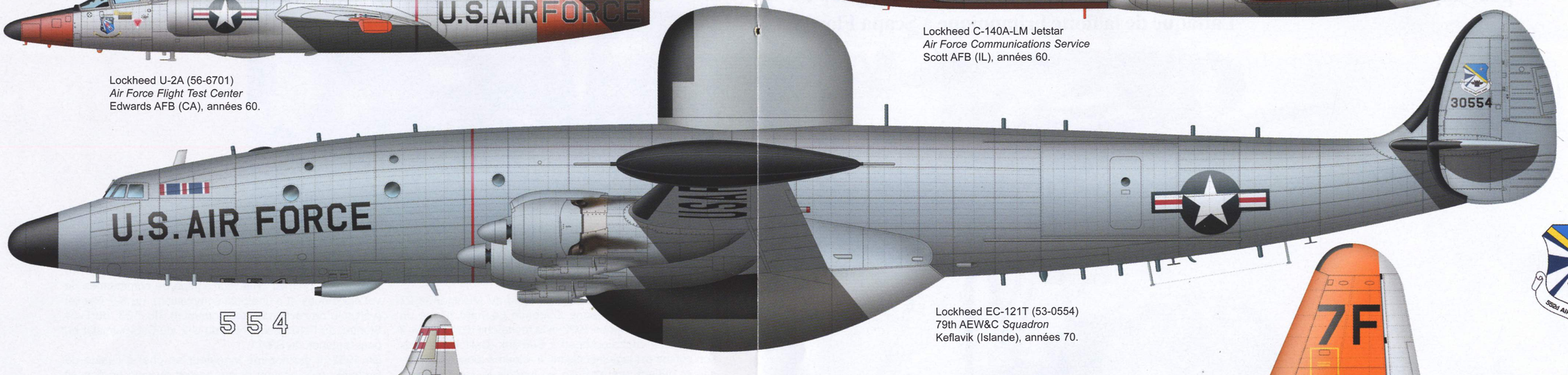


Lockheed C-140A-LM Jetstar
Air Force Communications Service
Scott AFB (IL), années 60.

EDWARDS
AIR FORCE FLIGHT TEST CENTER

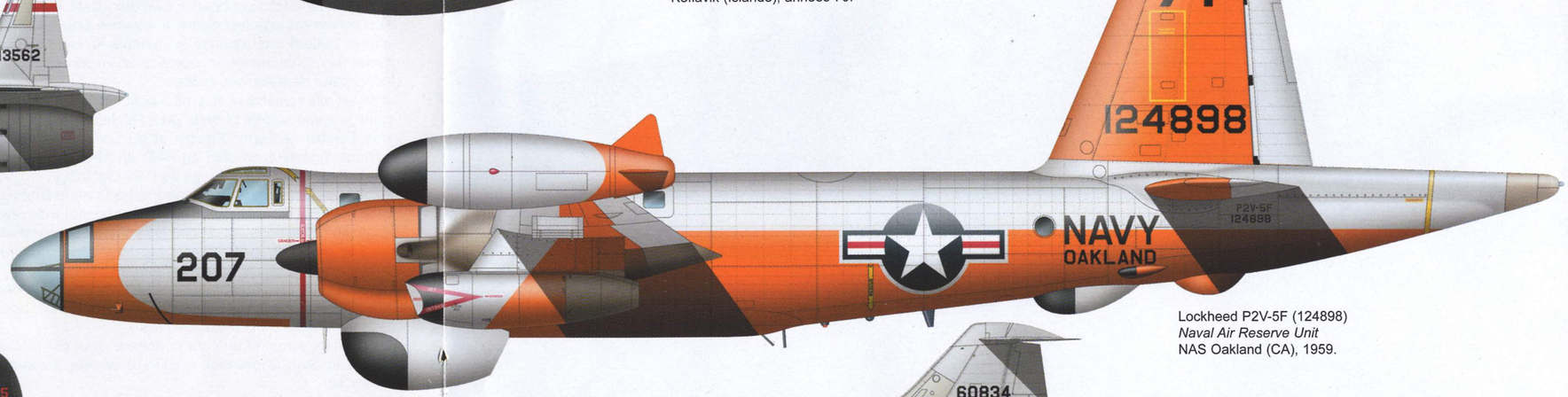


Lockheed U-2A (56-6701)
Air Force Flight Test Center
Edwards AFB (CA), années 60.



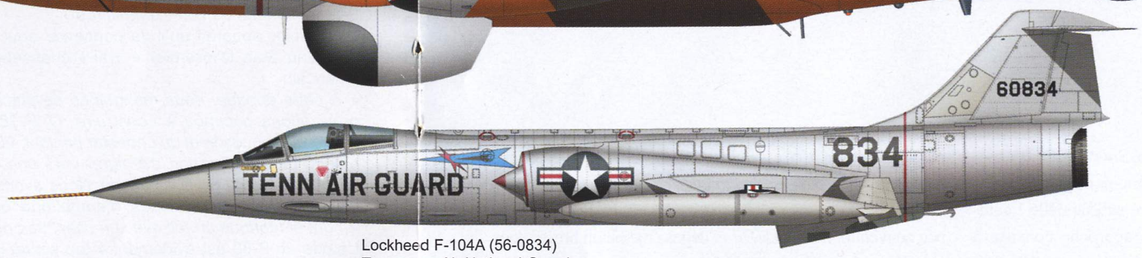
Lockheed EC-121T (53-0554)
79th AEW&C *Squadron*
Keflavik (Islande), années 70.

Lockheed F-94C-1-LO (41-13562)
111th *Fighter Group* - Pennsylvania Air National Guard
Philadelphie (PA), 1958.



Lockheed P2V-5F (124898)
Naval Air Reserve Unit
NAS Oakland (CA), 1959.

Lockheed P38M (44-26865)
Lockheed Aircraft Corporation
Fairbanks (CA), 1945.



Lockheed F-104A (56-0834)
Tennessee Air National Guard
Nashvile AFB (TN), mai 1961.

ICHI BAN 2222

Lockheed SR-71A (61-7974)
9th SRW, Det. 1
Kadena (Okinawa), 1989.

© P-A. Tilley - 2006

SOMMAIRE

40 **DOSSIER**

L'ANTRE DU DRAGON

Le Mistel à l'assaut de la flotte anglaise

À la recherche d'un bombardier stratégique dont elle n'a pas voulu en temps utile, la Luftwaffe fonde les plus grands espoirs sur une arme peu conventionnelle, le Mistel, pour laquelle elle conçoit un plan grandiose, l'opération « antre du dragon » : l'attaque de la flotte britannique à Scapa Flow.

6 **« Ironclad », les Britanniques à Madagascar**
par C-J. Ehrengardt

24 **Ulrich Steinhilper, as de l'évasion**
par Philippe Saintes

32 **Objectif Égletons**
par Yves R. Morieult, membre d'honneur de l'amicale des FAFL

37 **Notre page centrale : Kelly Johnson**

60 **F-100 « nukes »**
par Warren E. Thompson

64 **Les Canadiens dans l'enfer humide**
par Jim Grant

70 **Reçu 5 sur 5**
par nos lecteurs

72 **Aérobibliothèque**

NE LE RATEZ PAS, C'EST LE DERNIER !

ET C'EST DÉJÀ UN « COLLECTOR »

Ce numéro sera majoritairement composé d'articles d'anciens numéros épuisés depuis longtemps (en particulier les tout premiers) et qui nous ont été les plus fréquemment réclamés.

NOTAM

[Notice to airmen]

L'aventure continue !

L'oiseau phénix

Cher ami lecteur, vous avez entre les mains le dernier « vrai » numéro d'*Aéro-Journal*. En effet, nous avons décidé d'arrêter, non de publier un magazine consacré à l'histoire de l'aviation militaire, mais de poursuivre cette formule.

Quand nous avions commencé cette aventure, il y a huit ans, *Aéro-Journal* faisait face à deux concurrents, un très ancien qui perdait son âme dans la description de blousons en cuir, et un second plus jeune qui s'intéressait surtout aux hydravions moldo-valdaques des années vingt. *Aéro-Journal* arrivait avec un concept novateur, peu de technique, beaucoup d'opérationnel, des récits, des témoignages et une cinquantaine de profils couleur par numéro.

Rançon de son succès, *Aéro-Journal* a été progressivement « cloné » par de nouveaux concurrents peu scrupuleux sur l'origine de leurs sources et de leur iconographie.

Bref, le concept d'*Aéro-Journal* a vécu et je l'abandonne volontiers aux chiens qui ne savent rien faire d'autre que suivre la caravane.

Ce fut une aventure formidable et je tiens à remercier tous ceux qui m'ont fait confiance pendant ces huit années, sans compter ceux qui me suivent fidèlement depuis... 1966 et les premiers numéros de l'*IPMS-France Journal*.

Qu'ils ne perdent pas confiance ni espoir.

L'aventure est loin d'être terminée.

Aéro-Journal est mort, vive *DogFight* !

En effet, je vais lancer en mai 2006 un nouveau bimestriel dont le titre sera : *DogFight, le magazine du combat aérien*.

Il est encore un peu tôt pour vous en parler plus en détail, mais il s'agit d'un concept nouveau qui ne peut que retenir l'attention des passionnés que vous êtes.

Ne manquez pas le prochain numéro d'*Aéro-Journal*, ce sera le dernier. Quarante-huit numéros, huit ans, la boucle sera bouclée. Ce n° 48 sera en partie composé d'articles publiés dans les tout premiers numéros d'*Aéro-Journal* que la plupart de nos amis lecteurs n'ont pas eu a chance d'avoir entre les mains. Une sorte de « *best of* » avec aussi deux ou trois articles inédits. Vous aurez aussi tous les détails concernant *DogFight*.

Nos amis abonnés ne sont pas oubliés. Nous les contacterons prochainement de manière individuelle pour savoir s'ils souhaitent être remboursés ou s'ils préfèrent reporter leur abonnement sur *DogFight*.

Dans le paysage de la presse spécialisée où l'année 2005 a été globalement catastrophique, grâce à votre soutien et à votre fidélité, nous nous en sommes plutôt bien sortis. Je tiens à vous en remercier et vous donne rendez-vous dans trois mois pour la sortie du n° 1 de *DogFight, le magazine du combat aérien*.

CJE

AÉRO-JOURNAL N° 47 – Février - mars 2006

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 44003063300028.
Commission paritaire : 0508 K 83091
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :

Aéro-Éditions International
BP 31 - 47551 Agen-Boé Cedex 1
(Tél : 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.96.99.01 - e-mail : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par Léonce Deprez à Ruitz (62).
Prix au numéro : Euro 6,95 (France métropolitaine).
Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

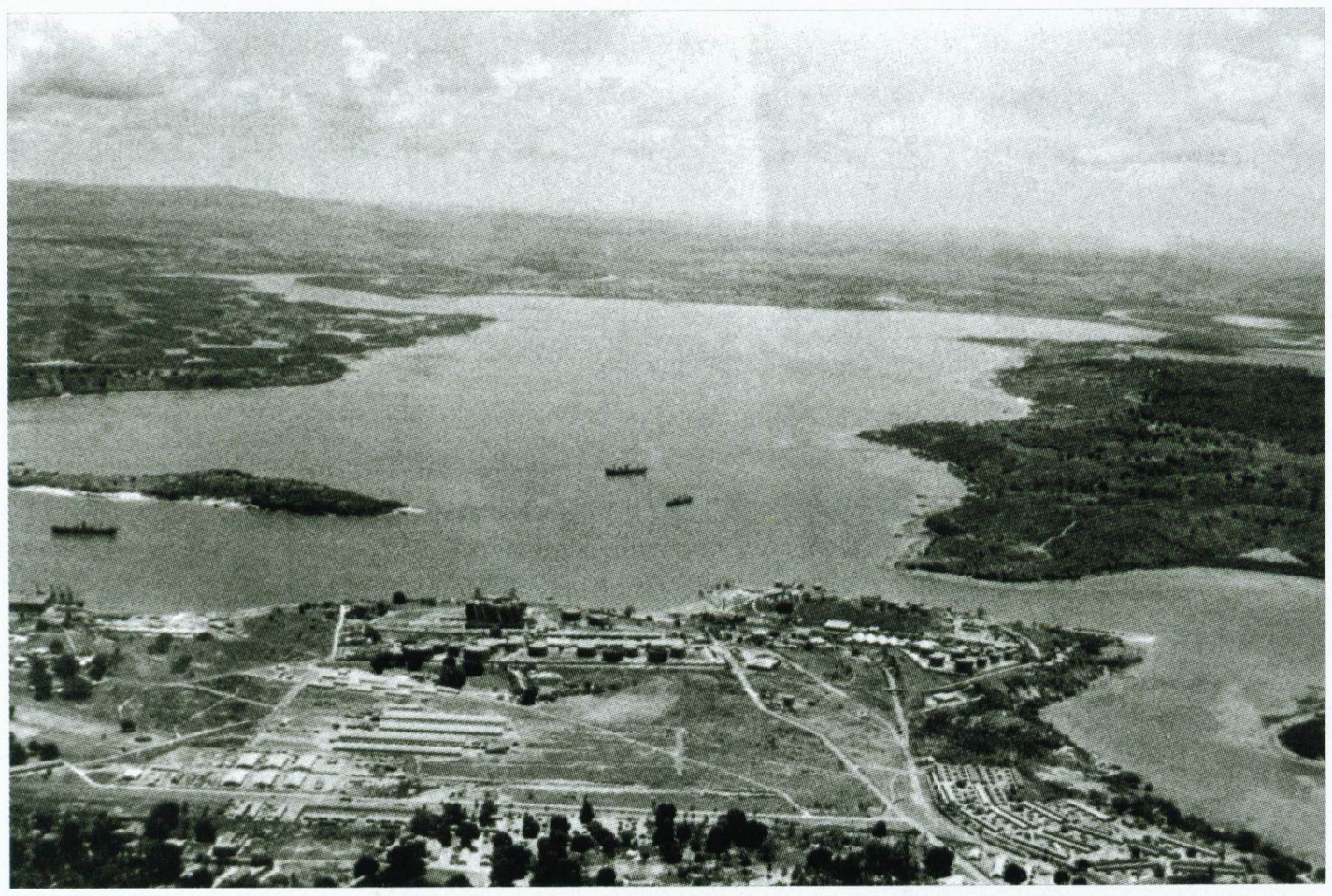
" Ironclad "

Craignant une installation des Japonais à Madagascar, les Britanniques prennent les devants et conquièrent l'île en deux campagnes distinctes.
Laminée dès le premier jour, l'aviation française ne peut opposer qu'une résistance symbolique.

C-J. Ehrengardt

En avril 1942, la situation des Britanniques en Extrême-Orient est catastrophique. La perte des cuirassés *Prince of Wales* et *Repulse* [1] laisse l'océan Indien sans défense. Au début du mois, la puissante flotte de l'amiral Nagumo s'enhardit jusqu'à Ceylan, coulant deux destroyers britanniques au large de Colombo.
Churchill s'inquiète d'une possible invasion de Madagascar par les Japonais, au tout au moins de la cession du port de Diego Suarez par les autorités françaises. Madagascar occupe une position stratégique dans l'océan Indien, à peu près à mi-chemin du Cap et de Colombo. Sa chute couperait tout le trafic britannique par le cap de Bonne Espérance, à destination du Proche-Orient (par la mer Rouge) et des Indes, mais aussi l'approvisionnement en pétrole venu du golfe Persique.
Le Premier ministre sud-africain, le *Field Marshal* Jan C. Smuts, considère que Madagascar « *est la clé de la défense de l'océan Indien. Il est à craindre que les Japonais n'utilisent des bases sur l'île pour une avancée sur le continent africain de la même manière qu'ils ont utilisé des bases en Indochine pour la conquête de la Birmanie, la Malaisie, Singapour, Bornéo et les Indes néerlandaises* ».
Ces craintes apparaissent comme infondées, d'une part parce que le gouvernement de Vichy n'aurait probablement jamais accepté de céder la rade de Diego Suarez et d'autre part, parce que les Japonais n'avaient aucune envie de débarquer à Madagascar (et encore moins en Afrique) et que leurs positions auraient été de toute façon intenables.

La rade de Diego Suarez, considérée comme l'une des plus belles du monde. (Collection Ken Smy)

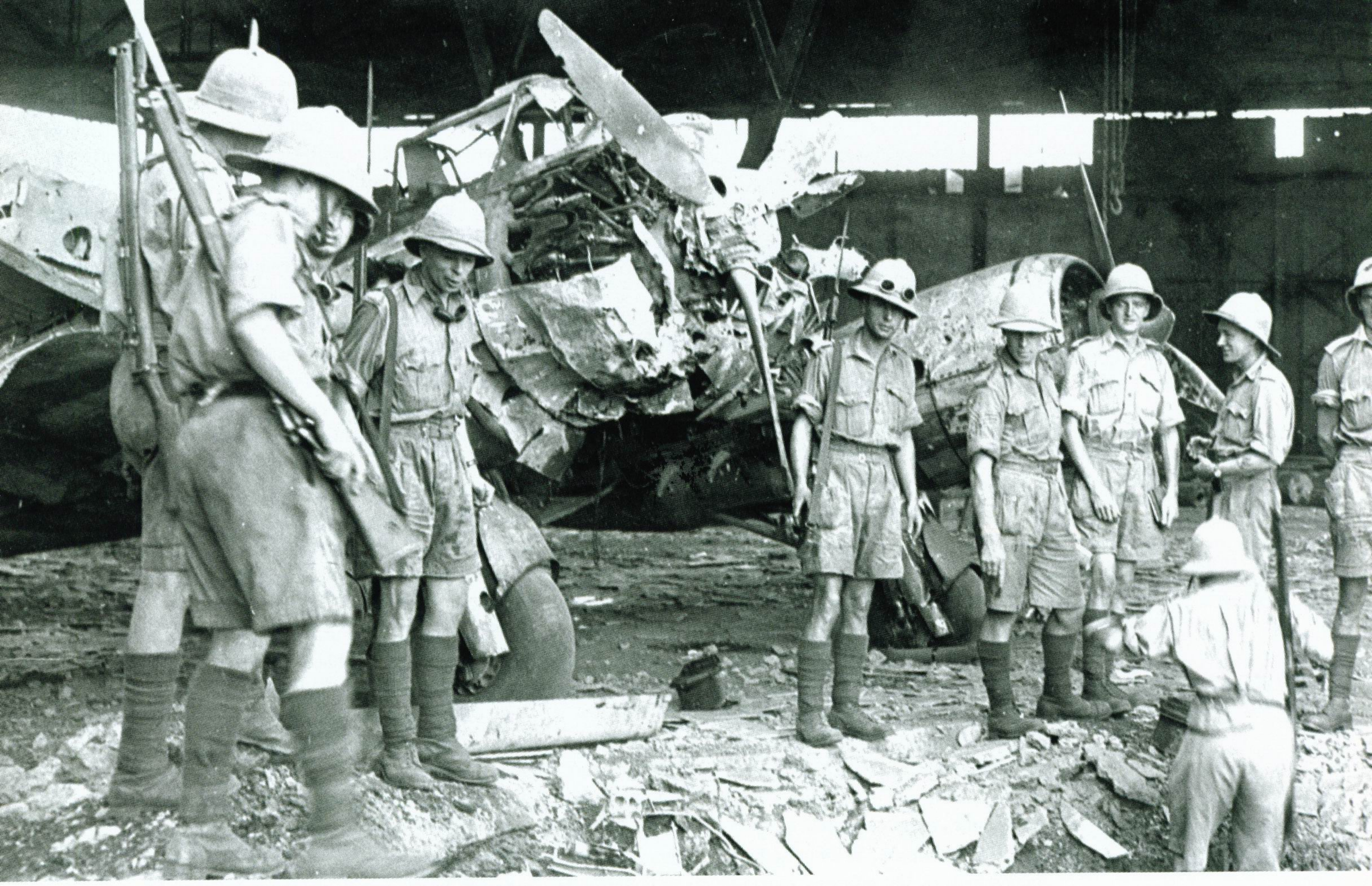


Ce que ne savent pas les Britanniques, c'est que le 27 mars, l'amirauté allemande a pris contact avec son homologue japonaise pour lui demander une intervention contre les convois alliés dans l'océan Indien. Fin avril, cinq sous-marins quittent Kwajalein pour une reconnaissance armée le long des côtes africaines, de Djibouti à Zanzibar. Nous les retrouverons un peu plus tard au large de Madagascar.
Faute de disposer de moyens suffisants pour investir la totalité de l'île, le haut commandement britannique décide de s'en tenir dans un premier temps à la sécurisation du port et de l'aérodrome de Diego Suarez, ainsi que de la base navale d'Antsirane. L'opération reçoit le nom de code de « Ironclad » (cuirassé) et elles est planifiée pour le 5 mai 1942.

L'aviation française à Madagascar

Madagascar, française depuis 1896, est située au large des côtes sud-est de l'Afrique dont elle est séparée par le canal de Mozambique. Île d'une superficie supérieure à celle de la France, elle se trouve alors administrée par un gouverneur général loyaliste au régime de Vichy. La rade de Diego Suarez, à l'extrémité nord, d'une forme et d'une superficie proches de Scapa Flow, est considérée comme l'une des plus belles du monde. On en dit, en exagérant sans doute un peu, qu'elle peut alors contenir à l'aise tous les bâtiments de guerre de toutes les marines du monde en même temps.
C'est assez tardivement somme toute qu'est créée la première formation aérienne militaire sur l'île, baptisée tout simplement escadrille de Madagascar, puisque la date officielle est le 19 février 1929 (elle sera rebaptisée escadrille d'observation 555 en septembre 1939). Il lui faudra pourtant attendre plus de deux ans pour toucher ses premiers avions, neuf Potez 33. Toutefois, ceux-ci n'étant pas armés, il faut encore attendre un an avant l'arrivée des premiers des neuf Potez 25TOE qui, entre autres tâches, sont chargés de la police et du maintien de l'ordre.
L'armée de l'Air a aménagé un certain nombre d'aérodromes et de terrains, dont les plus importants sont Ivato (près de Tananarive, la capitale), Diego Arrachart (à 9 km de Diego Suarez), Anivorano (dans le nord) et Fianatrantsoa et Ihosy (dans le sud).
Conscient de la faiblesse de l'aviation à Madagascar, le secrétariat d'État à l'Air de Vichy crée le 7 janvier 1941 l'escadrille 565 qui doit être équipée en Morane 406 sur le terrain de Diego Arrachart. Parallèlement, il est décidé de

[1] Voir *Naufrage d'un mythe* in Aéro-Journal n° 17 (février-mars 2001)



« IRONCLAD »
LES BRITANNIQUES A MADAGASCAR

moderniser l'escadrille 555 d'Ivato et de compléter sa dotation par six Potez 63.11.

Formée sur le papier en janvier, l'escadrille 565 n'est mise sur pied de manière effective qu'en juillet 1941 et dans des conditions rudimentaires. L'aérodrome de Diego Arrachart se compose d'un simple hangar pour les avions et de quelques baraques en bois et en tôle pour les hommes. Aucune installation technique n'a été prévue. Le commandement en est confié au capitaine François Léonetti qui a sous ses ordres 12 pilotes, parmi lesquels le capitaine de réserve Assolant (de son vrai nom, Jean Bernache-Assolant), pionnier de la traversée de l'Atlantique Nord.

Les Potez 63.11 arrivent les premiers par le vapeur *Bangkok* qui décharge sept appareils en caisses le 23 juillet à Diego Suarez (n° 232, 322, 328, 372, 379, 567 et un inconnu). Ils sont remontés à Arrachart et le premier vole le 22 août. Le dernier est convoyé à Ivato le 17 octobre, mais un des Potez a été détruit la veille dans un accident.

Entre-temps, le 7 octobre 1941, les trois premiers Morane sont arrivés et l'entraînement peut débuter une semaine plus tard sur le n° 993. En tout 17 Morane sont livrés à Madagascar : n° 137, 207, 208, 374, 416, 435, 436 (?), 503, 507, 706, 746, 782, 815, 828, 842, 993, 995.

En janvier 1942, l'escadrille 565 quitte Arrachart où les difficultés sont trop nombreuses et gagne Ivato. Le mois suivant les deux escadrilles fusionnent pour former le GAM (groupe aérien mixte) commandé par le capitaine Léonetti. La section des Morane est placée sous les ordres du capi-

Le Potez 63.11 n° 372 a été détruit par les éclats d'une bombe tombée dans le hangar principal de Diego Arrachart dans la matinée du 5 mai 1942. On distingue tout juste un râtelier à bombes sous la partie centrale de l'aile gauche. Contrairement à ce qu'affirment les informations publiées dans la presse spécialisée française, les Potez 63.11 n'ont *jamais* été équipés de râteliers à l'extérieur des moteurs.
(Collection K. Smy)

" Ironclad "

Premiers avions dans le ciel malgache, ces pacifiques berlines Potez 33 servent autant à promener les personnalités coloniales qu'à des évacuations sanitaires, comme c'est le cas ici (9 janvier 1933). (Archives Aéro-Journal)

taine Baché et celle des Potez sous les ordres du lieutenant Le Bouedec. Un détachement de huit à dix Morane et d'un ou deux Potez est maintenu en permanence à Diego Arrachart sous le commandement du lieutenant Rossigneux. Les archives et les témoignages sont assez discordants, sauf sur un point, le 5 mai 1942 seuls 13 Morane 406 étaient en état de vol. Mais où étaient-ils exactement ? Difficile de le savoir, même s'il semble bien que la totalité des avions disponibles se trouvait alors à Arrachart.

Quant aux Potez 25TOE, il semble qu'il n'en reste plus que quatre en état de vol (n° 2274, 2375, 2379 et 2736).

Les forces britanniques

Sur le plan terrestre, les troupes, bien que numériquement importantes (8 300 officiers, sous-officiers et hommes de troupe d'infanterie et 1 150 d'artillerie), manquent d'équipement lourd, d'artillerie et d'engins blindés et sont peu aguerries au feu. La plus grosse partie des effectifs est constituée de personnels malgaches et sénégalais avec un simple encadrement français. On compte deux régiments mixtes malgaches (trois bataillons), un bataillon de marche malgache, une batterie mixte de DCA, cinq batteries côtières, une compagnie du génie ainsi que deux batteries du groupement d'artillerie de l'Emyrne et cinq compagnies du groupement d'artillerie de Diego Suarez.

De leur côté, les Britanniques ont fait appel à la 29e brigade indépendante, à la 17e brigade d'infanterie et au 5e commando, unités anglaises venues directement de Grande-Bretagne sous les ordres du *Major General* Sturges. Elles se regroupent à Durban, en Afrique du Sud, où le premier contingent embarque le 25 avril 1942. Il est escorté par le croiseur *Devonshire*, deux destroyers et quelques bâtiments de moindre importance. Trois jours plus tard, le gros de la Force « F » du vice-amiral E.N. Syfert appareille à son tour, avec le cuirassé *Ramilles*, le croiseur *Hermione*, six destroyers, les navires d'assaut et le porte-avions *Illustrious*. Ce dernier fournit la couverture aérienne, car l'utilisation de bases terrestres d'Afrique exclut l'intervention de la chasse.

L'*Illustrious* fait sa réapparition après un séjour aux États-Unis consécutif aux graves avaries subies devant Malte en janvier 1941. Le convoi remonte le long de la côte orientale de l'Afrique et pénètre dans le canal de Mozambique. Le 3 mai, il est rallié par deux destroyers d'escorte et par un second porte-avions, l'*Indomitable*, qui arrive droit d'Extrême-Orient. Il est prévu que les appareils de l'*Illustrious* se chargent de neutraliser la menace navale que font peser les avisos coloniaux *D'Entrecasteaux* (à quai) et le *D'Iberville* (en mer), le croiseur auxiliaire *Bougainville* (à quai) et les sous-marins *Héros*, *Glorieux*, *Monge* et *Bévéziers* (seul ce dernier se trouve dans la baie de Diego). Les avions de « l'*Indom* » fourniront l'appui aux troupes et le parapluie aérien.

La South African Air Force offre le concours de trois *Flights* basés à terre (voir tableau ci-après) regroupés pour des raisons pratiques au sein du N° 20 SAAF *Squadron*. Ces trois sections sont chargées de la reconnaissance photo et du bombardement des terrains d'aviation français si le besoin s'en fait sentir.

Pendant ce temps, l'escadre d'Orient patrouille l'océan Indien pour tenir les Japonais à distance, précaution bien inutile dans la mesure où la marine Impériale est alors engagée dans la bataille de la mer de Corail. Seule manifestation japonaise dans le secteur, une reconnaissance aérienne est effectuée par un hydravion Kawanishi H6K « Mavis » parti de Port Blair dans les îles Andaman.

Les Britanniques débarquent

Tous les acteurs de l'opération « Ironclad » sont en place le 4 mai à minuit. Les bâtiments de ligne prennent position à

LES FORCES AÉRIENNES BRITANNIQUES
5 mai 1942

FLEET AIR ARM

HMS *Illustrious*

N° 881 *Squadron*	12 Martlet II
N° 882 *Squadron*	8 Martlet II
	1 Fulmar NF. I
N° 810 *Squadron*	10 Swordfish
N° 829 *Squadron*	10 Swordfish

HMS *Indomitable*

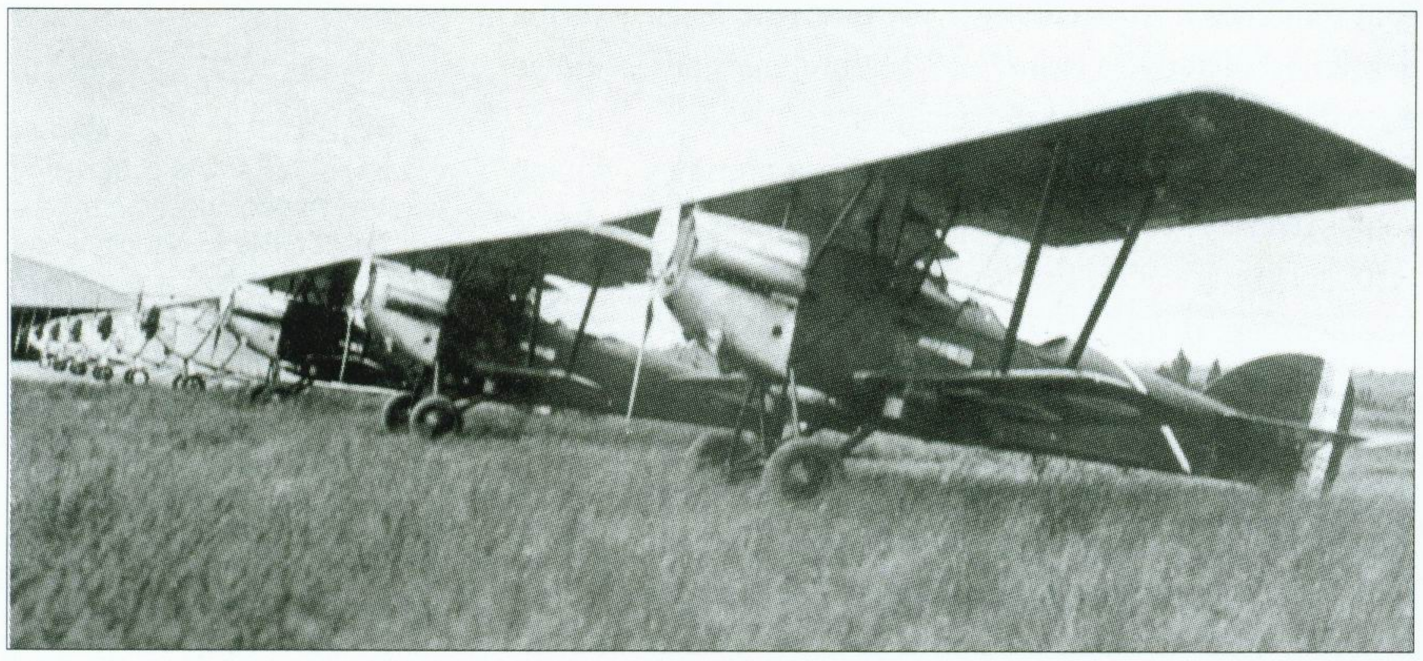
N° 800 *Squadron*	8 Fulmar
N° 806 *Squadron*	4 Fulmar
N° 880 *Squadron*	9 Sea Hurricane
N° 827 *Squadron*	12 Albacore
N° 831 *Squadron*	12 Albacore

SOUTH AFRICAN AIR FORCE

N° 20 SAAF *Squadron*

N° 32 *Flight*	6 Maryland
N° 36 *Flight*	8 Beaufort
N° 37 *Flight*	8 Beaufort

Et les trois premiers avions militaires, des Potez 25TOE, photographiés peu après leur arrivée à Ivato, le 2 juillet 1932. Dix ans plus tard, beaucoup étaient encore présents. (Archives Aéro-Journal)



l'ouest du cap d'Ambre, à l'extrémité nord de l'île. Le secret a été bien gardé et les Français sont loin de se douter de ce qui les attend.

Les deux objectifs principaux sont la base navale d'Antsirabe et le terrain d'aviation de Diego Arrachart. L'entrée dans la rade s'effectue par le détroit d'Oronjia que les Britanniques savent bien défendu. Il est vital que les troupes soient en mesure de sécuriser le secteur pour permettre aux navires de pénétrer dans la baie en toute sécurité.

Dans la nuit du 4 au 5 mai, des transports de troupes, conduits par un dragueur de mines, s'approchent de la côte ouest et mouillent avant l'aube. Les hommes du 5e commando et du régiment East Lancashire sont débarqués sur la plage de la baie du Courrier. Bien que le dragueur de mines ait fait exploser un engin par inadvertance, la surprise est complète et les soldats britanniques marchent sur Andrakoka qui commande l'entrée de l'isthme de Diego Suarez. La 29e brigade débarque sans coup férir plus à l'ouest, dans la baie d'Ambararata. Un autre débarquement qui a lieu à Pointe-Basse se heurte à une faible résistance.

Peu avant l'aube, les appareils décollent des porte-avions, tandis que le croiseur *Hermione* tente de créer une diversion au large de la côte est. L'*Illustrious* envoie trois vagues de six Sworfish chacune contre les navires français en rade de Diego Suarez. Les Albacore de « l'*Indom* » font route sur Diego Arrachart.

À 05h10, les six premiers Swordfish, armés d'une torpille, s'en prennent au *D'Entrecasteaux* qui fait monter la vapeur pour appareiller. L'aviso évite une torpille et parvient à sortir de la rade, mais il sera cueilli en fin de matinée par une bombe sur son pont supérieur qui le contraindra à s'échouer.

Les Swordfish se rabattent ensuite sur le *Bougainville*, qui, touché de plein fouet, explose. La seconde vague, armée de charges de profondeur, coule le sous-marin *Bévéziers*, celui-là même qui avait torpillé le cuirassé *Resolution* au large de Dakar deux ans auparavant.

Une troisième vague survole Diego Suarez, larguant des tracts et une copie de l'ultimatum destiné au gouverneur général, puis bombarde une batterie de marine et lance ses dernières bombes sur le *D'Entrecasteaux*. L'avion de tête de cette vague, piloté par le *Lieutenant* R.N. Everett, commandant le N° 810 *Squadron*, reçoit un obus de DCA dans le moteur à ce moment précis; il amerrit près de la plage et l'équipage est fait prisonnier avant d'être relâché quelques jours plus tard.

L'AMI LA VAPEUR, un MS.406 au numéro de série malheureusement effacé sur le fuselage. Les avions affectés au GAM de Madagascar provenaient du dépôt de stockage de Sidi-Ahmed et avaient tous servi au sein du GC I/9 en juin 1940. (Collection J. Mutin)

Pendant ce temps, les Albacore de « l'*Indom* » attaquent Arrachart où dort tranquillement une bonne partie des avions du GAM. Lors de l'attaque, le lieutenant Rossigneux tente de monter à bord d'un avion pour décoller, mais il est tué d'une balle en plein cœur. Cinq Morane sont détruits et deux autres endommagés. Deux Potez (n° 328 et 372) subissent un sort identique.

Une fois la surprise passée, les huit Morane survivants (n° 207, 208, 435, 706, 746, 842, 993 et 996) sont envoyés à l'abri à Anivorano, mais cinq d'entre eux, craignant la panne sèche, se posent à Ambilobé où le 706 est détruit à l'atterrissage; le 206, en délicatesse avec son moteur, doit faire demi-tour.

Les Anglais piétinent

L'avant-garde de la 29e brigade, équipée de quelques Bren Carrier, avance sur Antsirane sans véritable opposition. Cependant, parvenus en vue de leur objectif, les Britanniques commettent une grossière erreur d'appréciation. Jusqu'alors, les Français restent dans l'ignorance du point d'effort principal des assaillants. Les Britanniques vont se charger eux-mêmes de leur faire savoir par l'inter-

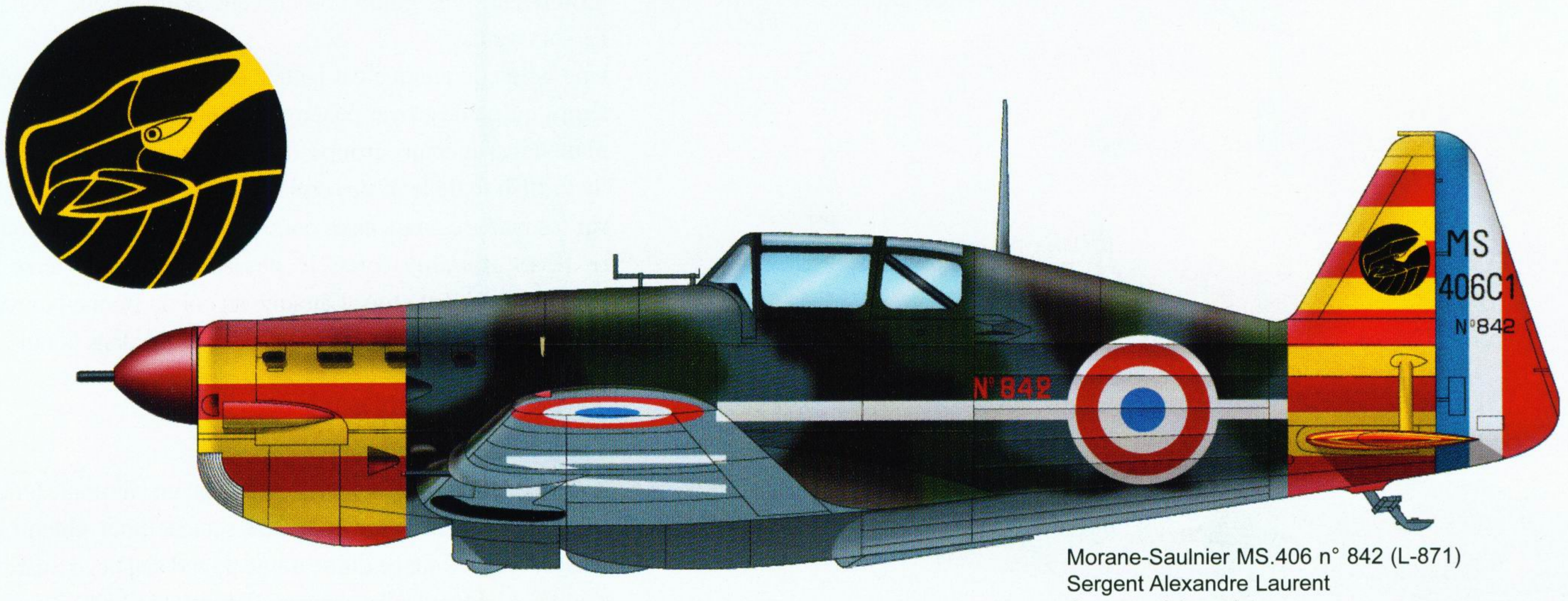
Potez 25TOE n° 2379 (D-167)
Groupe aérien mixte
Diego Arrachart, 5 mai 1942.

© P-A. Tilley - 2005

" Ironclad "

Carte de Madagascar

Points de débarquement et itinéraires des forces britanniques (septembre - octobre 1942)



Morane-Saulnier MS.406 n° 842 (L-871)
Sergent Alexandre Laurent
Groupe aérien mixte
Diego Arrachart, 7 mai 1942.

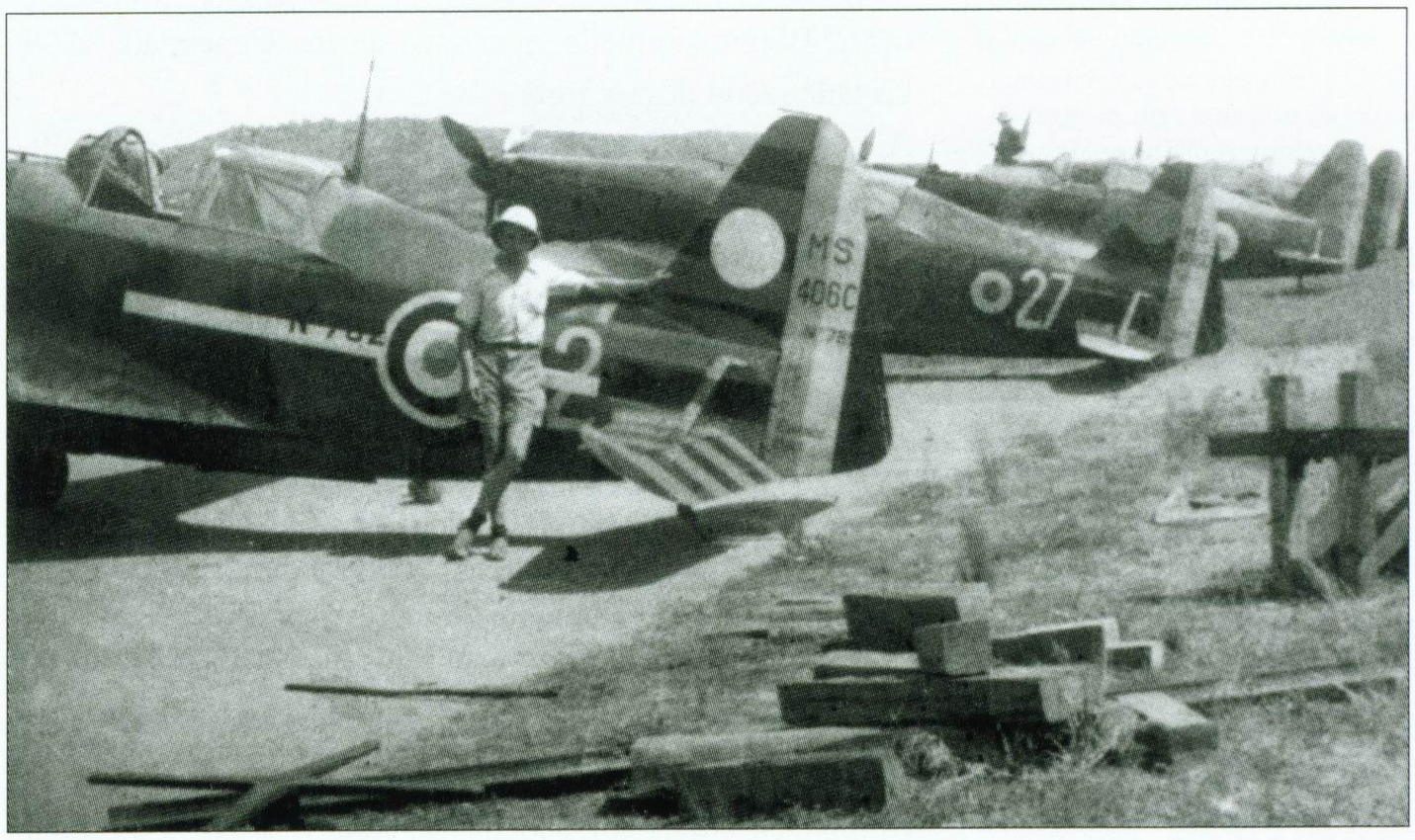
© P-A. Tilley - 2005

médiaire d'un officier français, fait prisonnier et envoyé en ambassade à Antsirane pour signifier à la garnison que les Britanniques exigent sa reddition. De cette manière, les Français sont en mesure de renforcer leurs défenses et attendent les Britanniques de pied ferme.

Cinq engins blindés qui ont réussi à percer se retrouvent à découvert loin de tout appui et quatre d'entre eux sont mis hors de combat par les batteries françaises; les survivants sont faits prisonniers après une lutte farouche au corps à corps. Les positions défensives françaises au col de Bonne-Nouvelle s'articulent sur deux fortins difficiles d'accès qui commandent l'entrée de la péninsule de Diego Suarez. Malgré l'arrivée de sept autres véhicules blindés dans l'après-midi, les Anglais gagnent peu de terrain avant la tombée de la nuit.

Vers 16h30, les capitaine Bernache-Assolant (n° 993), sergent Laurent (n° 842) et sergent Ehret (n° 435) décollent pour mitrailler les plages de débarquement dans la baie du Courrier. Ehret disparaît sans laisser de trace et son sort reste un mystère puisqu'aucune unité de la Royal Navy n'a revendiqué une victoire aérienne.

Une heure plus tard, les lieutenant Toulouse (n° 993), sergent-chef Largeau (n° 207) et sergent-chef Parent (n° 842) décollent pour une mission de reconnaissance des lignes. Touché par une balle, l'avion de Largeau prend feu et le pilote doit se poser d'urgence dans la nature.

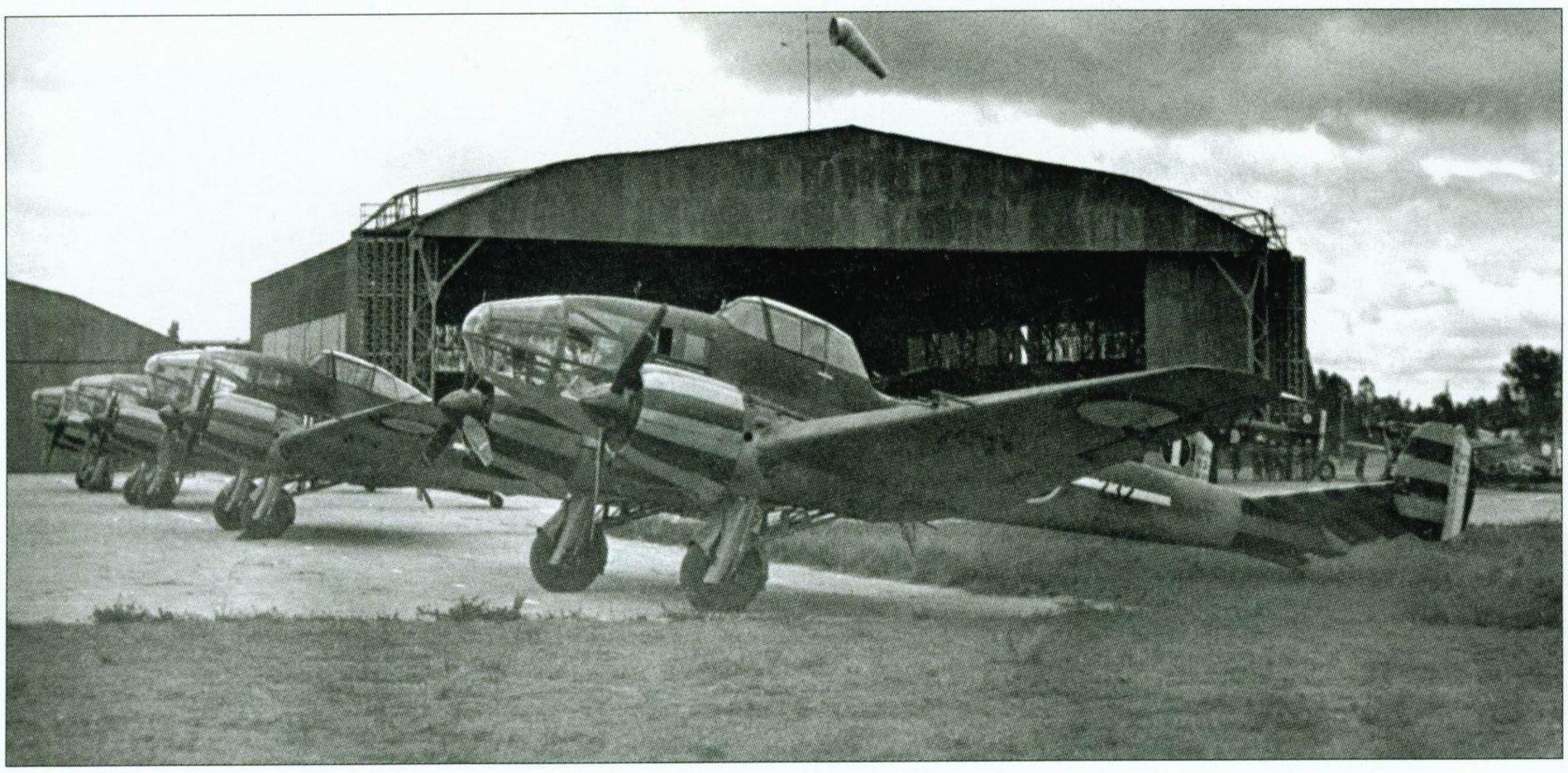


Alignement de Morane 406 du GAM, avec au premier plan le n° 782 qui est le seul sur ce cliché à porter les marques réglementaires de l'aviation de l'armistice.
(Collection J. Mutin)

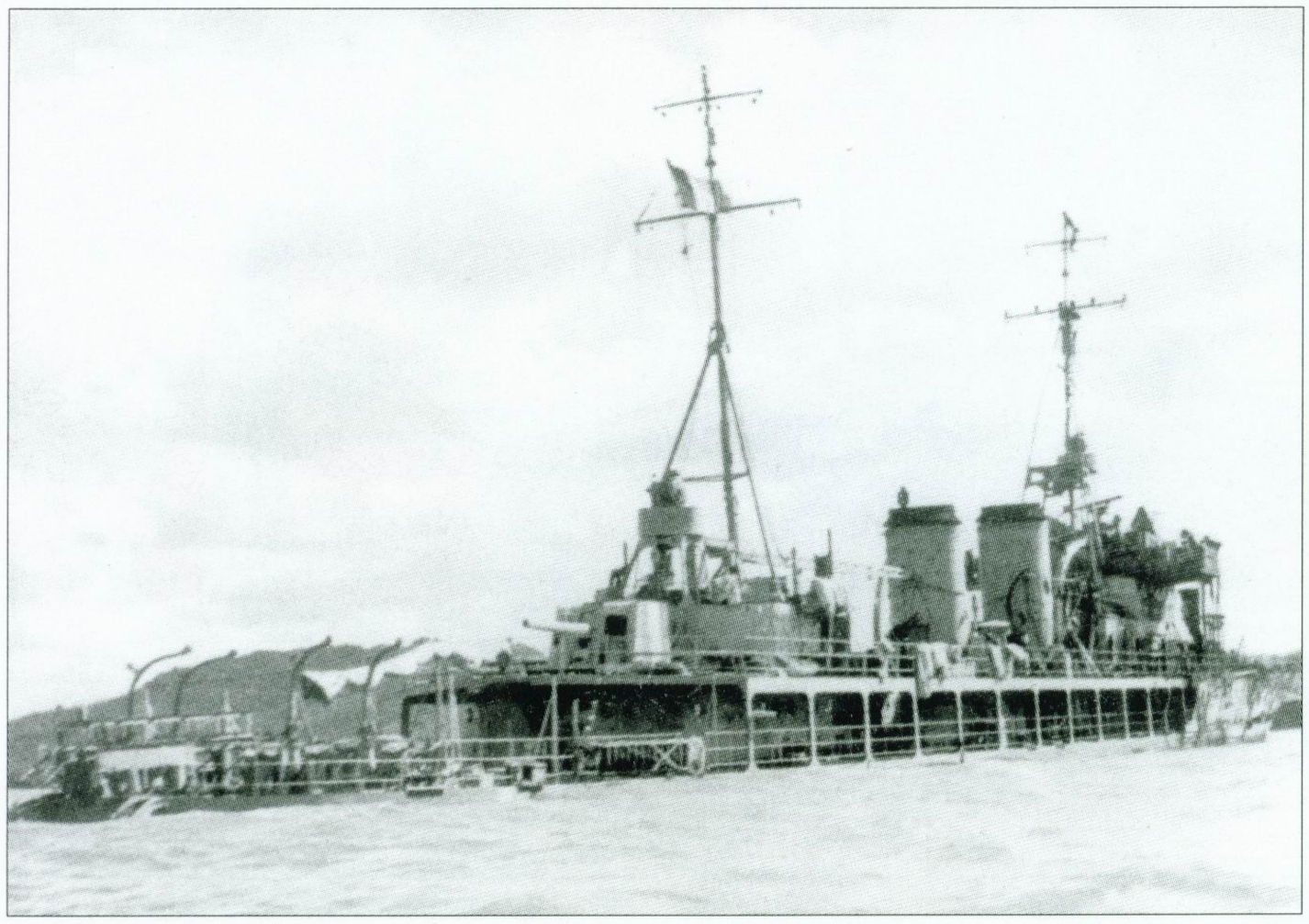
En fin d'après-midi, un Potez 63.11 est porté disparu avec son équipage : lieutenant Schlienger, sergent-chef Besset et adjudant-chef Joffard. Cette fois encore, les circonstances de sa disparition restent inconnues.

Deuxième jour des combats

Le 6 mai, au petit jour, un nouvel assaut est tenté contre le



Quatre Potez 63.11 du GAM à Ivato au début de l'année 1942. L'appareil au premier plan (n° 232) est celui du lieutenant Le Bouedec, commandant la section d'observation.
Ces appareils n'étaient pas armés de mitrailleuses sous les ailes.
On distingue à peine au fond à droite le Morane 406 n° 782, portant le code tactique « 22 » sur le fuselage. Il fera partie des appareils détruits lors de l'attaque de Diego Arrachart.
(SAAF, via M. Schoeman)



L'aviso colonial *D'Entrecasteaux*, bien que coulé en eaux peu profondes, continue à pilonner les positions anglaises pendant trente-six heures. Il reste l'attention permanente des bombardiers anglais jusqu'à la cessation des combats. (IWM)

col de Bonne-Nouvelle, mais sans succès. Cependant, la 29e brigade reçoit des renforts.

À 6 heures, des Martlet du N° 881 *Squadron* en patrouille au-dessus de la flotte aperçoivent trois Potez 63.11 qui s'approchent pour mitrailler les plages de la baie du Courrier. Les *Lieutenant* Bird et *Sub Lieutenant* J. Waller en abattent un ensemble, tandis que le *Lieutenant* C.C. Tomkinson en revendique un second, le troisième parvenant à s'enfuir.

À bord du n° 232, mis en flammes, le sergent Loriette (mitrailleur) a été tué dès les premières rafales. L'adjudant Dietsch décide de rester aux commandes de son appareil pour permettre au lieutenant Héloïse (obsevateur) de sauter. Seul ce dernier, gravement brûlé, aura la vie sauve.

Le n° 567, fortement endommagé, s'écrase au nord de la piste de Diego Arrachart où il explose. L'observateur, le lieutenant Harmant, est tué; l'adjudant de Balathier-Lantage et le sergent Besset, grièvement blessés, sont faits prisonniers et évacués au Mozambique par les Britanniques. Ils décéderont tous les deux à l'hôpital, le premier le 9 mai, le second le 22.

Dans la journée, les Albacore bombardent les positions françaises près d'Antsirane, tandis que les Swordfish larguent des mannequins déguisés en parachutistes au sud-ouest pour créer une diversion.

Un Swordfish en maraude, piloté par le *Sub Lieutenant* F.H. Alexander, coule le sous-marin *Héros* à l'aide de charges de profondeur, puis guide une corvette pour qu'elle recueille les survivants.

Une nouvelle attaque est lancée en fin de soirée en même temps qu'un destroyer pénètre dans la baie de Diego Suarez pour débarquer un groupe de commandos. Tandis qu'un Swordfish règle le tir des croiseurs et des destroyers anglais sur les batteries françaises commandant la passe d'Oronjia, le HMS *Anthony* force le passage et met à terre les commandos. Cette fois, l'attaque au col de Bonne-Nouvelle porte ses fruits, les positions étant enlevées dans la nuit, à 3 heures du matin.

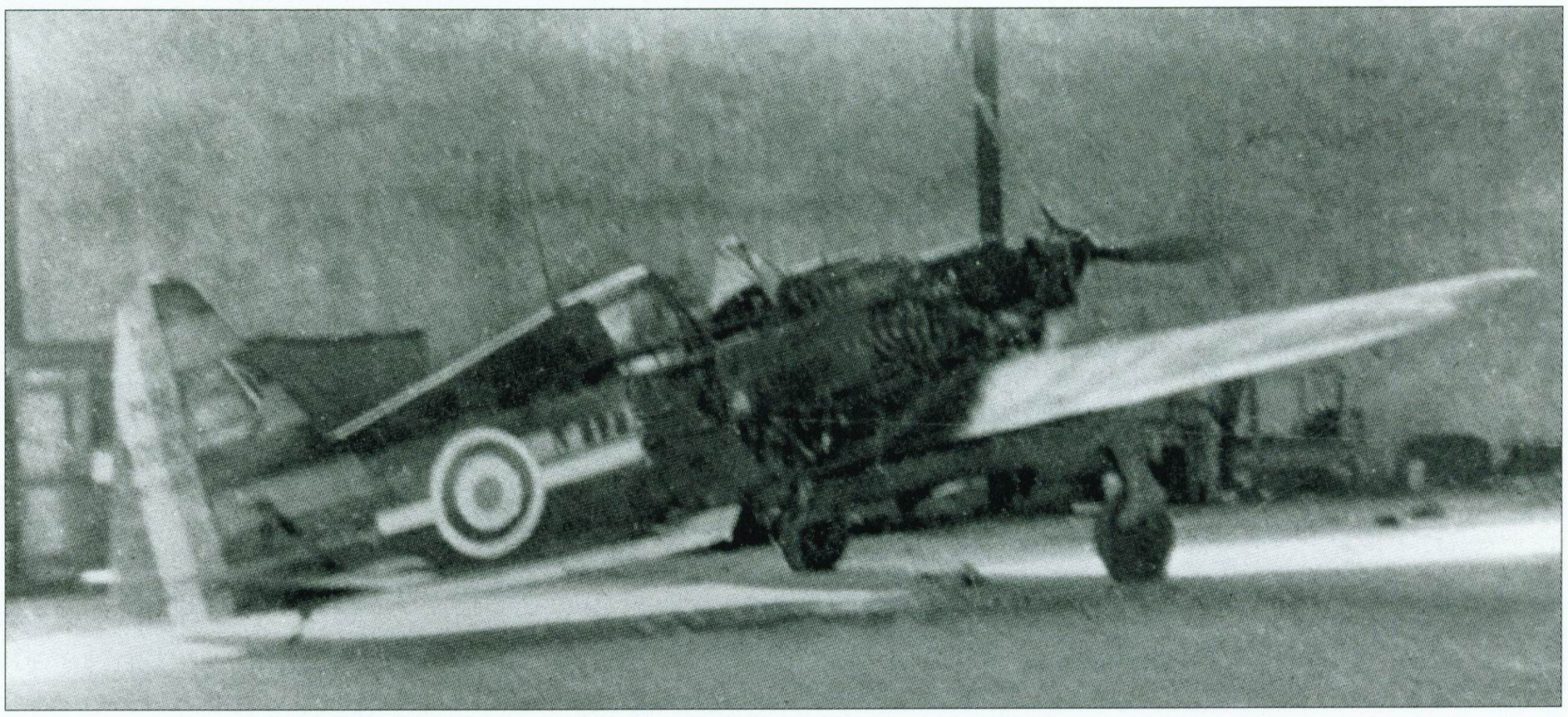
7 mai 1942 : disparition d'Assolant

À l'aube, des Martlet du 881 se trouvent en patrouille lorsque trois Morane survolent le même secteur pour obtenir des renseignements sur ce qui se trame au sud de Diego Suarez. Il s'agit des appareils des capitaine Léonetti (n° 993), capitaine Bernache-Assolant (n° 995) et sergent Laurent (n° 842). Inévitablement, les deux formations se croisent.

Les Anglais pensent avoir afaire à deux sections de deux Morane et le chef du dispositif, le *Lieutenant Commander* John C. Cockburn, plonge sur la première paire pour une passe frontale. Mal lui en prend ! Il reçoit quelques obus de 20 mm dans le moteur et les ailes. Il est probable qu'il ait été atteint par Léonetti, puisqu'il a attaqué le leader de la « première paire ». Touché à mort, le Martlet s'affale sur une plage de la baie du Courrier. Cockburn sera recueilli deux jours plus tard, après avoir été entre-temps porté disparu.

Le *Sub Lieutenant* J.A. Lyon aperçoit deux Morane sur ses talons (la « seconde paire ») alors qu'il pique sur les deux premiers Morane. Il se ravise et décide de s'occuper de ses assaillants. Il en abat un. Une seconde section de Martlet, volant en couverture haute, plonge à son tour dans la mêle. Le *Lieutenant* Tomkinson revendique une victoire et le *Sub Lieutenant* Waller aussi avant de se joindre à Lyon pour la destruction du quatrième et dernier Morane.

Comme on le voit, malgré le faible nombre d'avions engagés, le combat a sombré dans une totale confusion. Du côté français, les trois Morane ont été abattus. Laurent a effectué un atterrissage sur le ventre dont il est sorti avec quelques contusions. Léonetti a abandonné son avion en vol et a été porté disparu avant de regagner son unité à pied quelques jours plus tard. Enfin et hélas, Assolant a succombé. Descendu en



Bien que d'une qualité épouvantable – et floue de surcroît – cette photo montre le MS.406 n° 828. Comme cet avion ne fait pas partie des survivants, la photo a donc été prise dans un hangar à Diego Arrachart, et non à Ihosy comme l'indiquait la légende d'origine. (SAAF, via M. Schoeman)

Une vue du porte-avions *Illustrious* quelques jours avant le début de l'opération « Ironclad ». On y voit des Martlet II des N° 881 et 882 *Squadrons*.
(IWM)

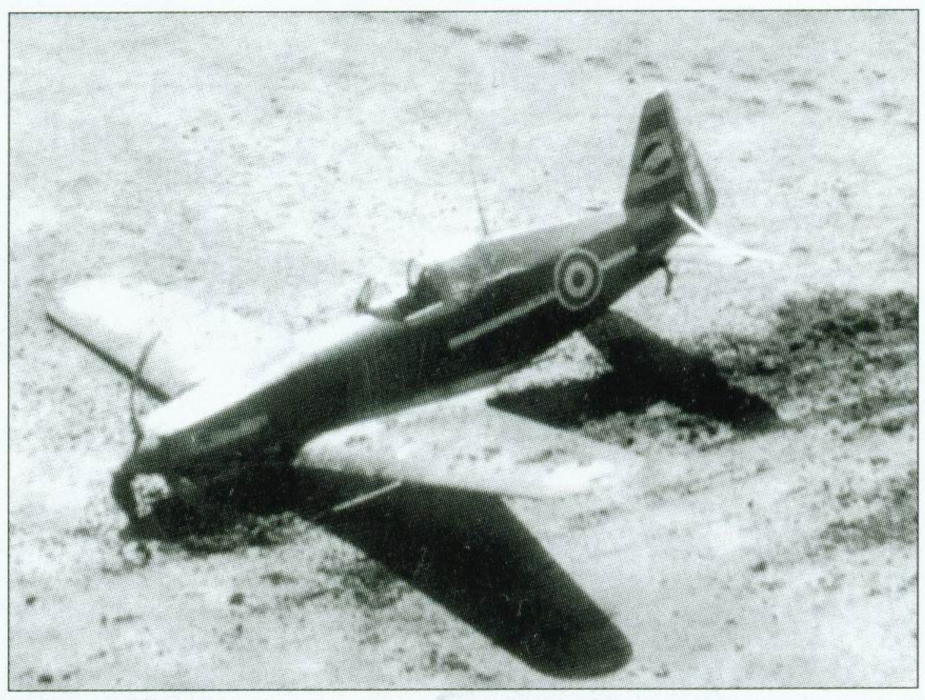
flammes, son avion a percuté le sol ne laissant aucune chance à son pilote.

À 10h40, les bâtiments anglais ouvrent le feu pendant une dizaine de minutes sur Diego Suarez, ce qui conduit les autorités vichystes à hisser le drapeau blanc. Les dragueurs de mines nettoient le chenal et à 17 heures, l'escadre mouille dans la rade. À la résidence du gouverneur, les termes de la reddition sont ratifiés par les autorités du gouvernement du maréchal.

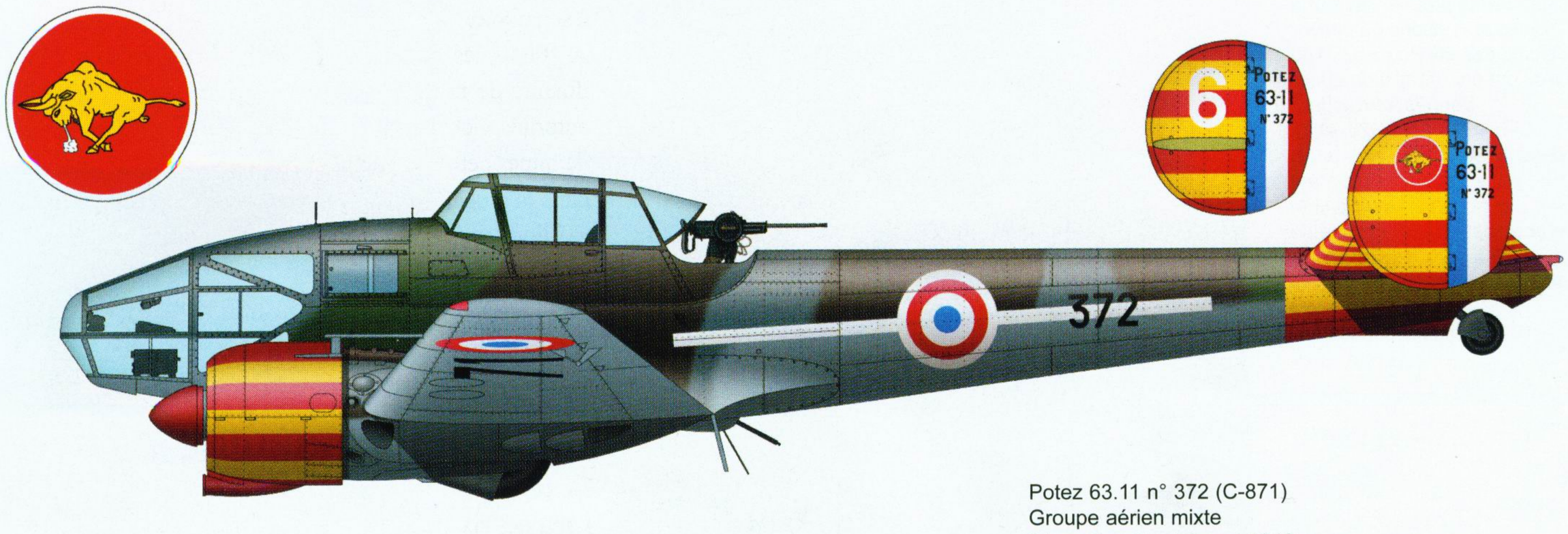
Cessation temporaire des hostilités

Le matériel et le carburant laissés à Diego Arrachart sont incendiés par les Français, tandis que le personnel se replie sur Anivorano où pilotes et échelon roulant se retrouvent le 10 mai. Ce premier « round » a coûté fort cher à l'armée de l'Air. Cinq des six Potez 63.11 présents le 5 mai au matin ont été détruits (deux abattus, un porté disparu et les n° 328 et 372 détruits au sol).

Douze Morane ont été détruits : sept au sol, dont deux endommagés et incendiés par les Français le 8 mai, trois abattus en combat aérien, un porté disparu en mission et un accidenté à Anivorano le 6. Selon l'état du 1er août, il ne reste que cinq Morane dont seulement deux disponibles (n° 706 et 815). Un seul sera ultérieurement maintenu en état de vol (815), les autres servant très probablement de magasins à pièces détachées. Son dernier vol est enregistré à la date du 19 octobre.



Trois vues du MS.406 n° 842 du sergent Alexandre Laurent abattu le 7 mai 1942 par des Martlet de la Fleet Air Arm.
Fait prisonnier le 4 novembre 1942, Laurent ralliera les forces aériennes françaises libres (mle 31528) et sera affecté à *Normandie-Niémen* qu'il rejoindra le 18 mai 1943 avec le grade d'aspirant.
(SAAF via M. Schoeman et collection R.C. Sturtivant)



Potez 63.11 n° 372 (C-871)
Groupe aérien mixte
Diego Arrachart, 5 mai 1942.

© P-A. Tilley - 2005

Les avions de la Fleet Air Arm ont accompli 309 sorties, dont 130 consistant en des patrouilles de protection des plages, de la flotte et de la rade. En dehors du Martlet et du Swordfish abattus, la FAA perd un Fulmar victime de la DCA et un second accidenté. Alors que les Sea Hurricane de l'*Indomitable* n'ont accompli qu'une seule mission (mitraillage du terrain d'Arrachart), les Fulmar ont surtout été employés en appui des troupes terrestres, laissant les missions de supériorité aérienne aux Martlet.

Sur le plan humain, les pertes n'ont pas été négligeables, les Britanniques laissant sur le terrain 131 tués et 305 blessés, les Français 171 morts et 343 blessés, la Marine étant la plus éprouvée, avec 119 morts, dont le commandant du *Monge* (coulé le 8 au matin en tentant de torpiller l'*Indomitable*) et celui du *Bougainville*, tombé à la tête de ses marins en tentant de tenir une position au col de Bonne-Nouvelle.

Où l'on reparle des sous-marins japonais

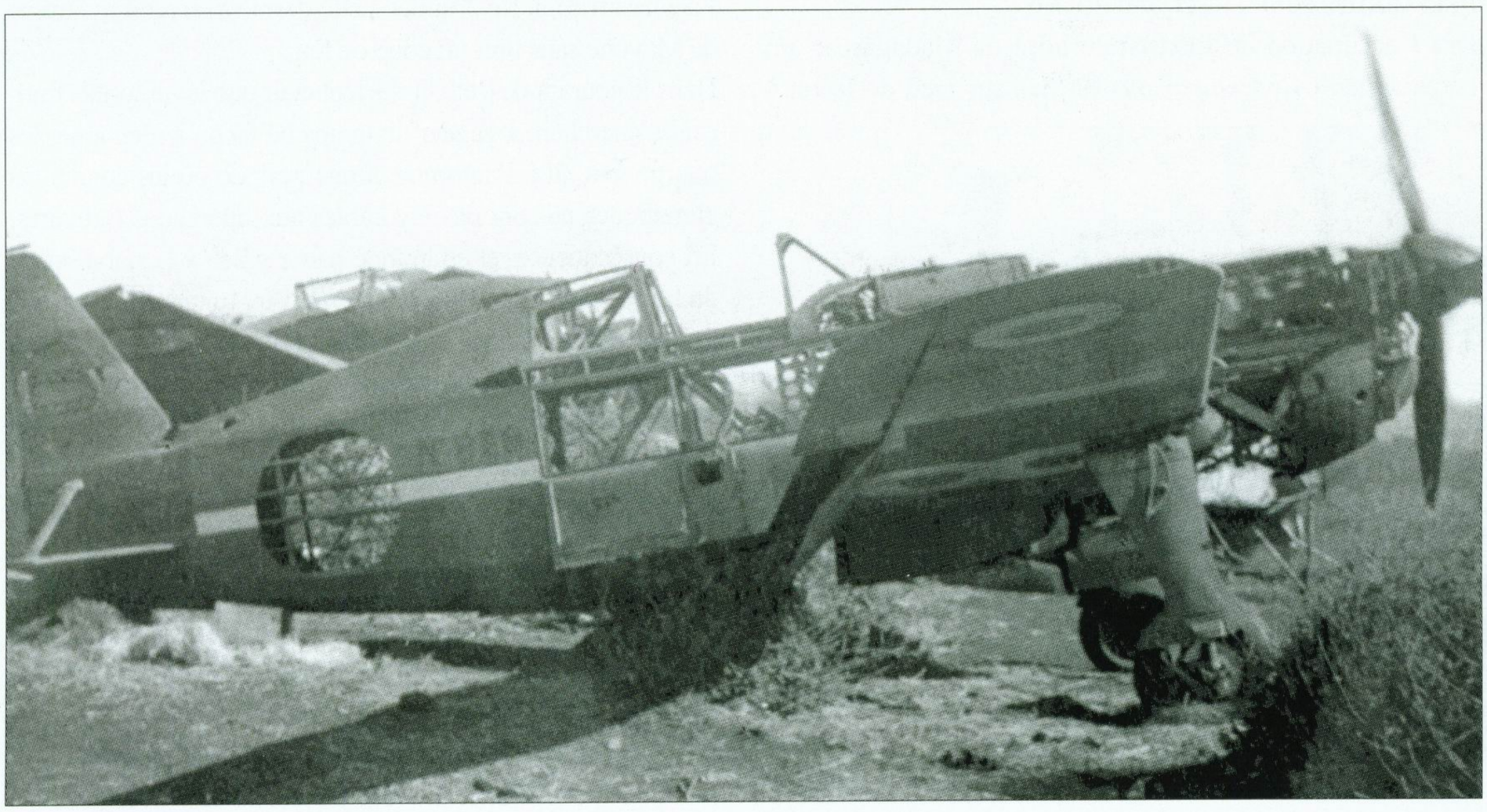
Partis initialement de Kwajalein, après avoir fait escale à Penang (Malaisie), les I-10, I-16, I-18, I-20 et I-30 se trouvent quelque part entre Durban et Zanzibar quand les Britanniques débarquent à Madagascar. Ces submersibles transocéaniques, dont la distance franchissable est de plus de 20 000 km, transportent chacun un hydravion de type Yokosuka E14Y-1 (« Glen ») et un sous-marin de poche.

Le 29 mai, l'un des hydravions de reconnaissance repère le *Ramilies* à quai à Diego. L'hydravion est lui-même repéré, mais les Anglais pensent qu'il s'agit d'un vol de reconnaissance de l'armée de l'Air. Néanmoins, le cuirassé lève l'ancre. Dans la nuit, trois sous-marins japonais lancent leur submersible de poche et celui du I-20 parvient à pénétrer dans la rade.

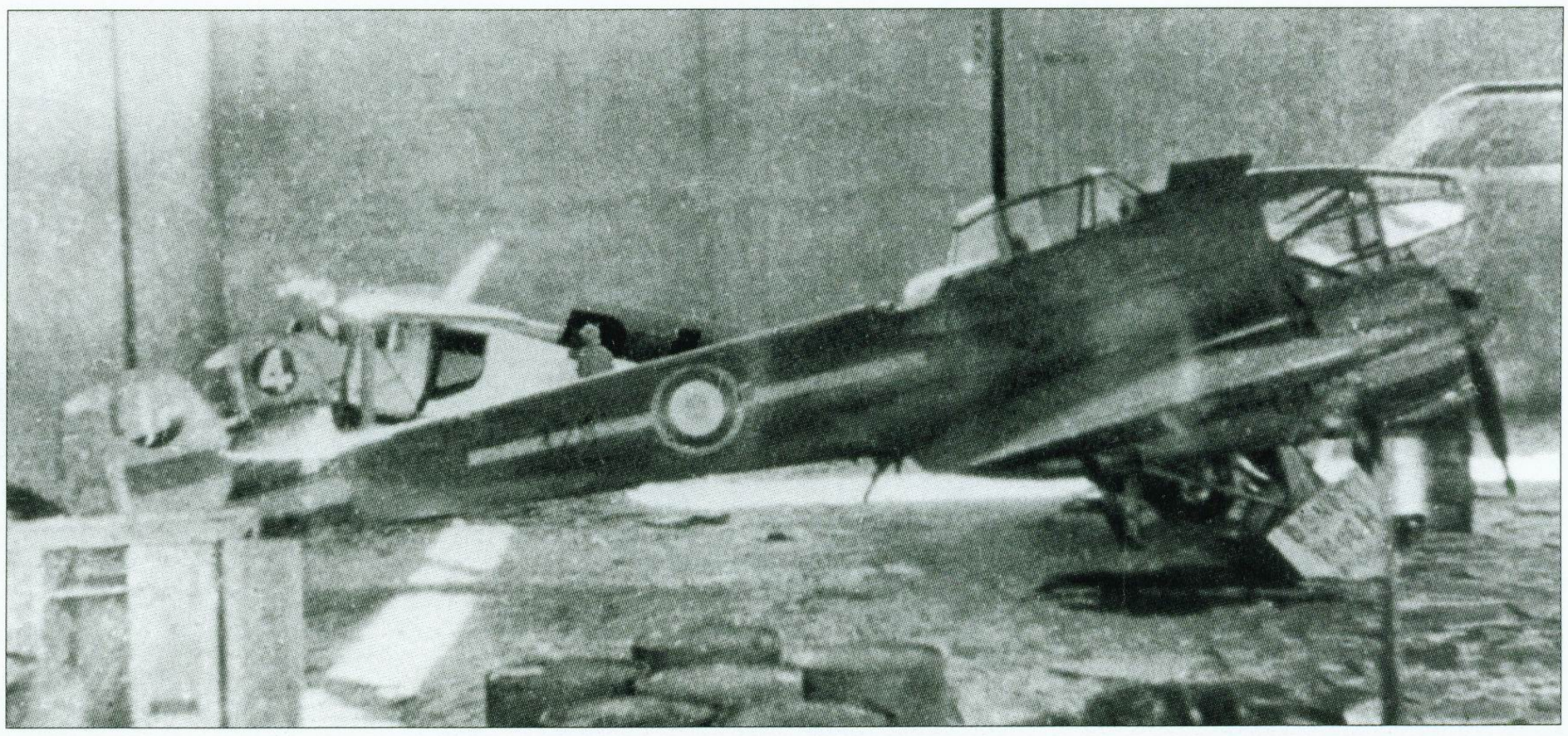
Le 30 mai à 20h25, le *Ramilies* est touché par une torpille et une heure plus tard, le pétrolier *British Loyalty* est atteint à son tour et coule. Le sous-marin de poche s'échoue sur un rocher en voulant de sortir de la rade. Le 2 juin, les deux hommes d'équipage sont abattus alors qu'ils tentent de fuir.

Le *Ramilies* rallie Durban pour réparations et l'aviation britannique effectue un raid de représailles sur Ivato (revendiquant trois avions détruits au sol) avant que la véritable nationalité des assaillants ne soit découverte.

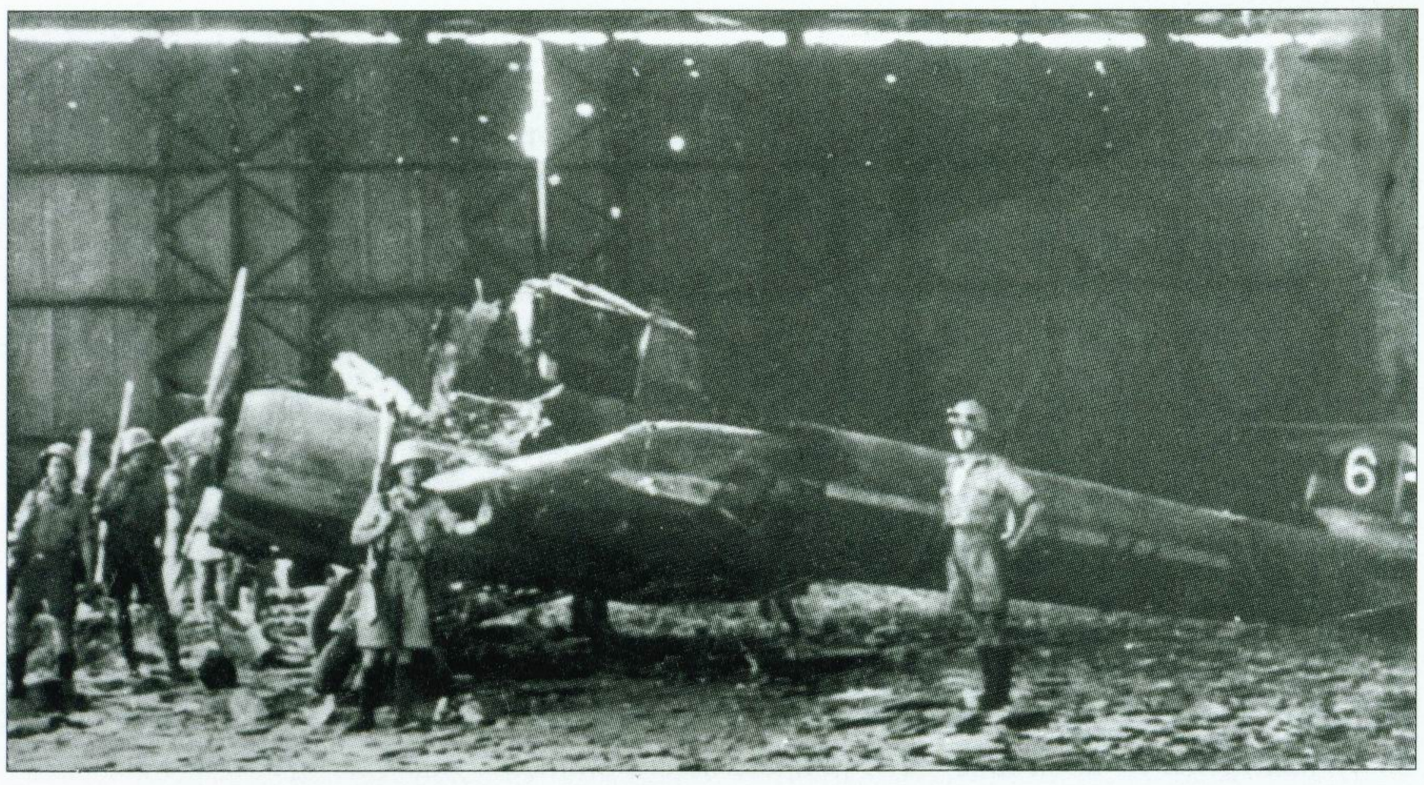
Cet incident démontre aux Britanniques le bien-fondé de leur intervention à Diego Suarez. Désormais, ils ne comptent pas en rester là, poussés à la roue par le *Field Marshal* Jan Smuts qui craint que les ports de Majunga, sur la côte nord-ouest, et



Une autre vue du MS.406 n° 828, cette fois prise à l'extérieur.
L'avion porte des traces d'impact de balles.
(Collection K. Smy)



Bien qu'il ne puisse pas en apporter la preuve, l'auteur a toutes les raisons de penser que cinq des six Potez 63.11du GAM ont été détruits ou abandonnés à Arrachart. Ci-contre, le n° 328, et ci-dessous, le n° 372 (voir aussi page 7) dont le nez a été arraché par une bombe. On peut juger de la violence de l'attaque anglaise par les nombreux trous dans le mur du hangar.
(SAAF, via M. Schoeman)



libérer les porte-avions pour d'autres tâches. Dans ces conditions, le commandement de l'aviaion passe entre les mains du *Major General* R.C. Sturges.

Le N° 20 *Squadron* de la SAAF se pose à Arrachart le 12 mai avec ses 22 avions. L'unité est avertie inconsidérément qu'elle ne doit rester que quatre semaines à Madagascar et qu'il est souhaitable de n'emporter que le strict minimum. Elle y restera un an !

À la suite des Sud-africains arrivent deux *Squadrons* de la Royal Navy : le N° 795 avec six Fulmar et le N° 796 avec ses Albacore. Le 29 mai, six Lysander sont acheminés par bateau pour équiper le N° 1433 *Flight* de la RAF qui vient de débarquer.

Malgré ses dimensions (1 400 km par 600 km dans sa plus grande largeur), Madagascar ne dispose que de trois routes dignes de ce nom reliant les principales villes du pays, Majunga, Tamatave et Fiarantsoa, à la capitale. Elles ne sont pas empierrées, mais sont praticables à toute époque de l'année. L'île s'ennorgueillit de son réseau de voie ferrée de plus de 1 000 km de long, dont le plus grand tronçon se trouve entre Tamatave et Tananarive.

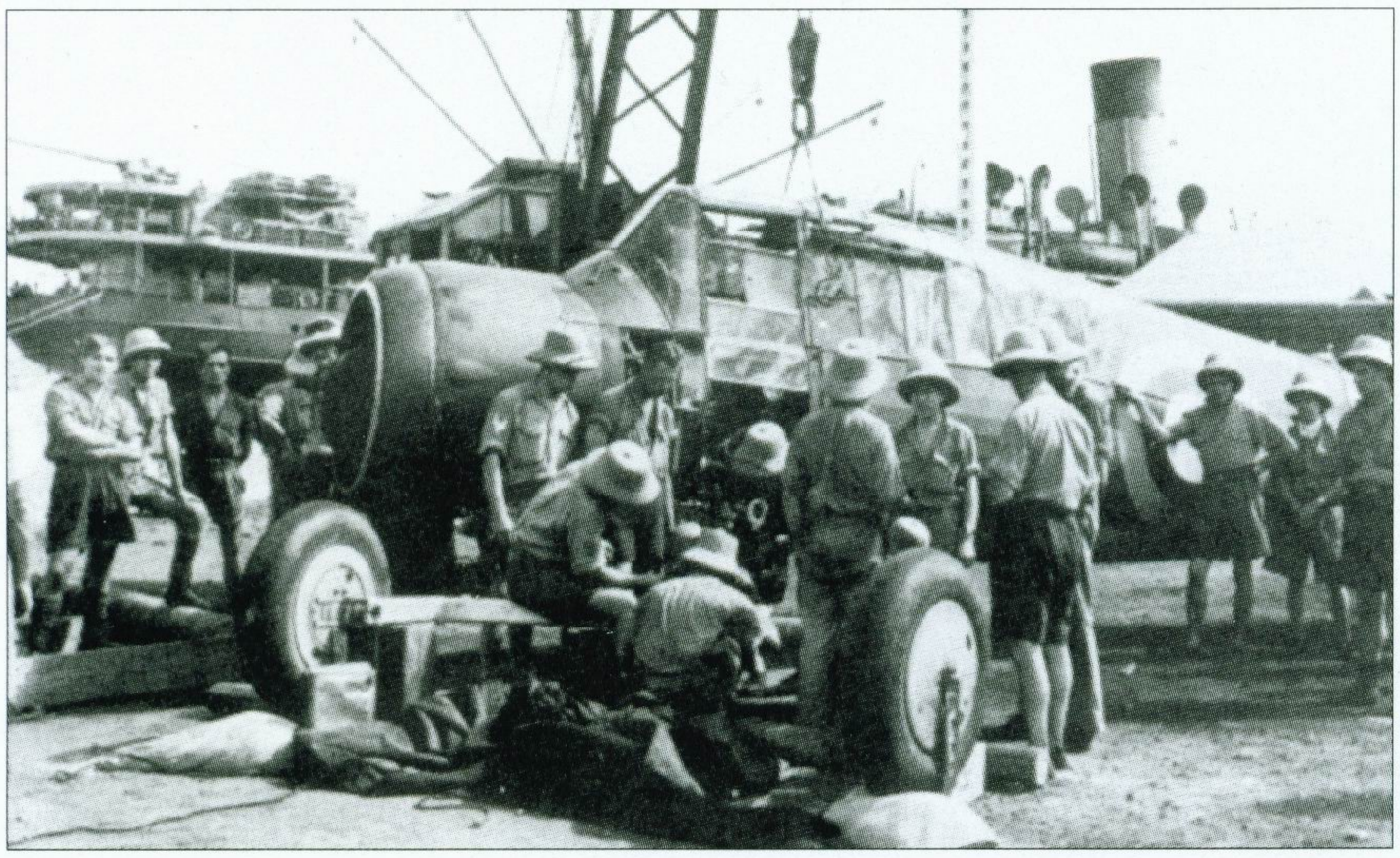
Diego Suarez, désormais coupé du reste de l'île, peut être défendu facilement. La garnison qui y stationne se compose de la 7e brigade sud-africaine et d'une brigade du Royal Fusilier africain. Le 3 juillet, cette dernière se rend maîtresse de Mayotte sans tirer un coup de feu.

Dans le courant de l'été, il devient clair que les autorités françaises cherchent à gagner du temps de façon à n'entamer les pourparlers qu'à l'automne, à une période où les conditions climatiques ne sont pas favorables aux opérations militaires. En consésquence, et en grande partie grâce à la stabilisation du front en Birmanie, le Premier ministre britannique autorise une offensive destinée à occuper le reste de l'île.

Il est hors de question de débarquer dans le sud où les ports ne sont pas favorables à une telle opération et où les lignes de communication seraient impossibles à établir avec Diego Suarez. Il est tout autant difficile d'imaginer une offensive lancée depuis Diego vers le sud : les 560 km séparant la place forte britannique de Majunga nécessitant le franchissement de plus de 300 ponts et passerelles par une piste unique, étroite et de piètre qualité, souvent sinueuse et qui, en certains endroits, se perd tout simplement dans la nature...

Pour atteindre Tananarive, siège de l'administration de Vichy, il n'y a qu'une alternative : débarquer à Majunga ou à

Déchargement d'un Lysander du N° 1433 *Flight* dans le port de Diego Suarez. (IWM)



PRÉPARATIFS POUR LE SECOND ROUND

Dès l'occupation de l'extrémité nord de Madagascar, un corps aérien (*Air Component*) est mis sur pied de façon à

Tamatave. Les Britanniques estiment qu'une fois la capitale entre leurs mains, les Français déposeront les armes. Alors que les effectifs en hommes sont maintenant suffisants pour une telle expédition, ce sont les navires qui font défaut. Ceux-ci doivent être envoyés en grande secret en Afrique orientale pour des manœuvres préliminaires, puis retournés en Grande-Bretagne pour participer à l'opération « Torch », alors planifiée pour la mi-octobre. Le temps semble manquer, mais l'opération sur Madagascar n'en est pas moins fixée au début du mois de septembre.

L'aviation ne reste pas inactive et les appareils du N° 20 *Squadron* accomplissent un grand nombre de reconnaissance photographique pour couvrir les points sensibles et les routes du sud. Lors d'une de ces sorties, un Maryland est touché par la DCA française et doit se poser en territoire ennemi. Une patrouille de soldats malgaches, commandée par un officier français, se rend sur les lieux pour capturer l'équipage, mais avec leur mitrailleuse Vickers de tourelle, les Sud-africains renversent la situation à leur profit. Ils gagnent la côte avec leurs prisonniers où ils seront recueillis par un destroyer anglais.

Au cours des préparatifs, un rapport est dressé sur l'état des forces aériennes françaises. La conclusion en est qu'il ne doit plus rester que quatre Morane 406 et trois Potez 63.11. Comme on l'a vu plus haut, cette estimation paraît même optimiste. Après un examen minutieux des archives et des photos qui nous sont parvenues, il est évident qu'il n'existe plus alors qu'un seul Potez 63.11. Quant aux Morane, seule la présence de deux machines (n° 706 et 815) est effectivement attestée dans les archives et les carnets de vol. Des deux, une seule (815) revolera par la suite, son ultime vol étant recensé à la date du 19 octobre. Le 15 août 1942, ce qui reste du GAM fait mouvement sur Ivato.

Le 4 septembre, le N° 20 SAAF *Squadron* est renuméroté N° 16 SAAF *Squadron* et devient groupe de bombardement, alors que jusque là il était considéré comme unié de patrouille côtière. Ses effectifs ont rapidement fondu, en raison d'accidents mais surtout du manque de pièces détachées, et à cette époque il n'aligne plus que cinq Maryland et sept Beaufort.

Il ne reste plus qu'un seul porte-avions, l'*Illustrious*, pour couvrir les débarquements, « l'*Indom* » ayant été rappelé pour intégrer le fameux convoi « Pedestal » à destination de Malte.

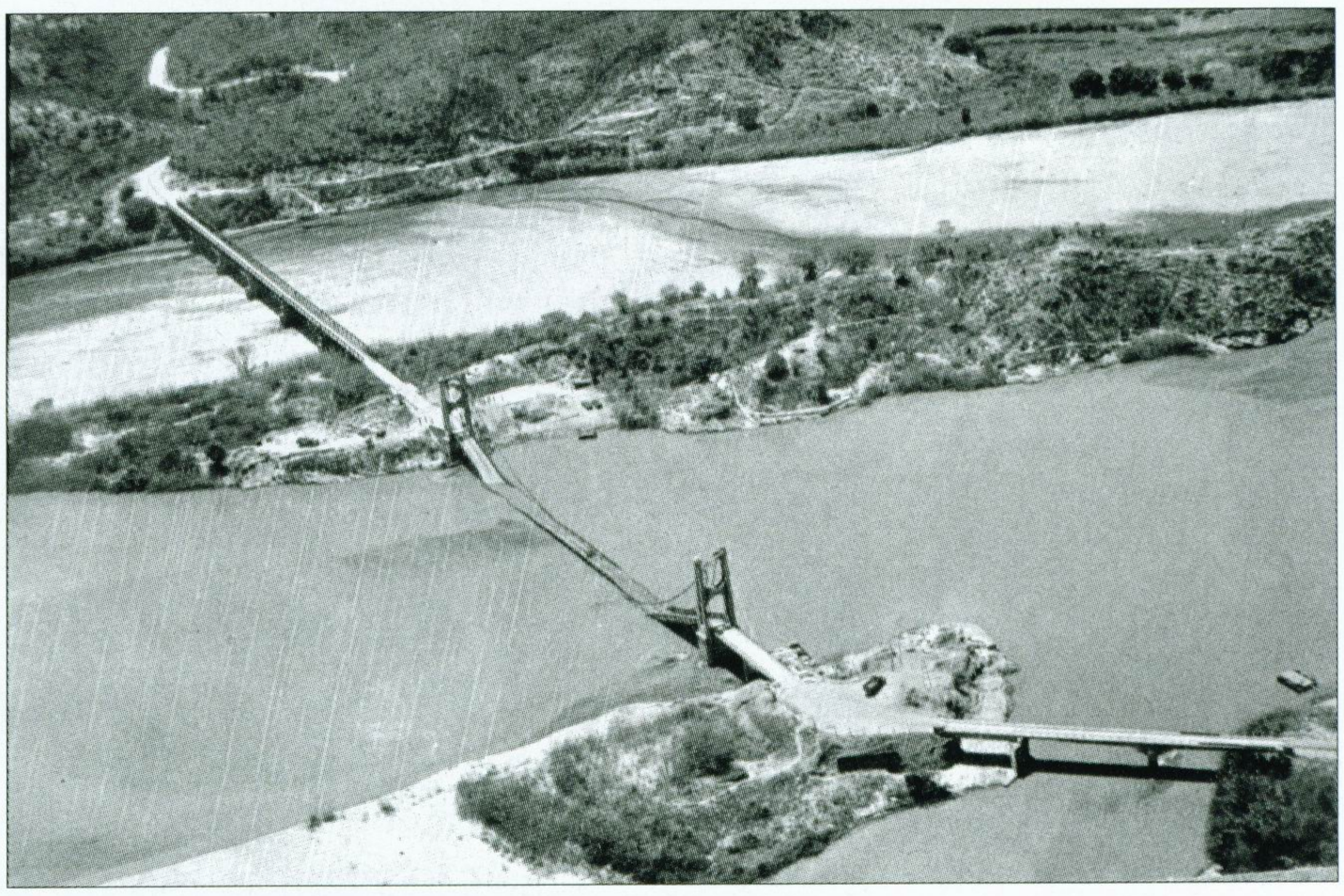
Le point d'effort principal doit être porté sur Majunga le 10 septembre où la 29e brigade doit capturer le pont et sécuriser ses abords. Une fois cette mission accomplie, la 22e brigade est-africaine sera débarquée avec quelques auto-mitrailleuses sud-africaines Marmon-Herrington Mk.III chargées d'appuyer la progression vers Tananarive. Au même moment, la 7e brigade sud-africaine partira de Diego Suarez pour atteindre Beremanje et, de là, pénérer profondément en territoire français de manière à attirer les défenseurs hors de la capitale.

Enfin, pour créer une diversion, un petit commando prendra pied à Morondava, à 1 000 km plus au sud, dans le plus grand tumulte possible de façon à faire croire que l'effort principal est porté à cet endroit. Aussitôt, la 29e brigade sera rembarquée à Majunga pour être transportée de l'autre côté de l'île, à Tamatave, d'où elle commencera son avance sur la capitale.

Les affaires reprennent

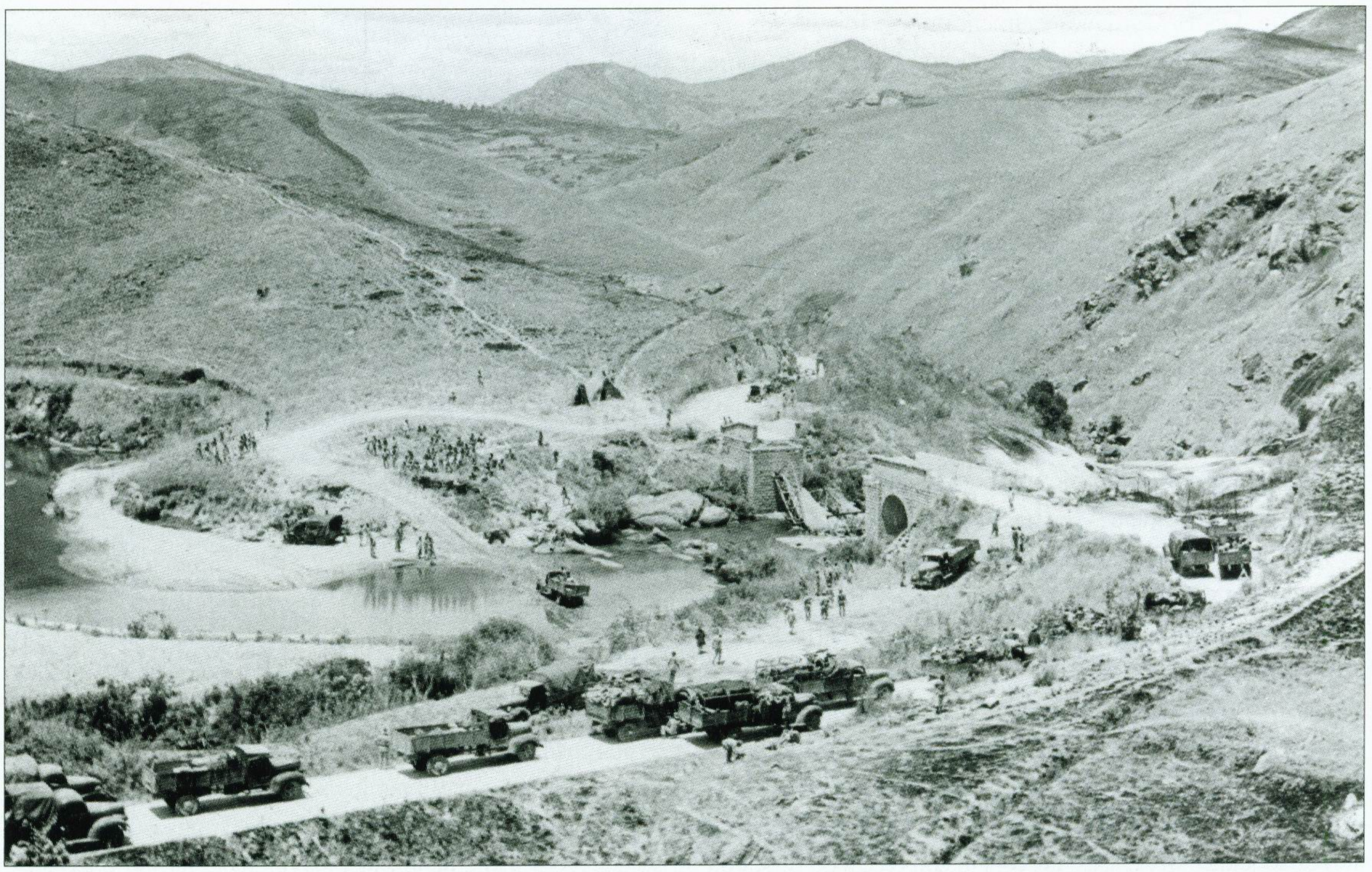
À l'aube du 10 septembre 1942, les premières embarcations atteignent Ampozony, au nord de Majunga. Les Swordfish de l'*Illustrious* tournent en rond au-dessus du port, en piquant de temps en temps, mais sans lancer de bombes. Après une escalade difficile des collines les séparant de leur objectif, les troupes britanniques tombent dans une embuscade dont elles se dégagent facilement. Elles capturent le terrain d'aviation et, quelques heures plus tard, pénètrent dans Majunga dont la garnison capitule immédiatement.

Pendant ce temps, la force principale remonte l'embouchure de la Betsiboka et le régiment South Lancashire et le 5e commando s'emparent très vite du pont. Sans tarder, les fusiliers est-africains et leurs auto-mitrailleuses, accompagnés par un détachement du génie, se mettent en marche en direction de Tananarive afin de prendre intacts les ponts près de Marovoai et de Mévatanana. À ce dernier endroit, deux nouvelles les attendent, l'une mauvaise, l'autre bonne. La mauvaise nouvelle, c'est que le pont a sauté. La bonne, c'est que le tablier central, bien qu'effondré, affleure à la surface de l'eau de telle sorte qu'il peut être franchi avec une facilité toute relative par la plupart des véhicules.



Ci-dessus :
le pont qui enjambe la Betsiboka prés de Mévatanana, sur la route de Majunga à Tananarive, a bien été saboté par les Français, mais mal, puisque le tablier n'est ni coupé ni submergé et qu'il pourra être franchi sans trop de difficultés par les troupes britanniques. Quand on voit la largeur du fleuve, on comprend leur ardeur à capturer les ponts intacts !
(Collection K. Smy)

Ci-dessous :
c'est à un véritable parcours du combattant que les Français ont convié les troupes britanniques.
On voit ici une Marmon-Herrington Mk.III au milieu de soldats de la 22e brigade est-africaine.
(IWM)



Encore un pont détruit ! Toutefois, la rivière pouvant être franchie à gué, cet obstacle n'aura pas beaucoup retardé la 22e brigade est-africaine. Au moins les soldats auront-ils pu se dégourdir les jambe avant d'affronter le prochain obstacle. On note que les Britanniques n'ont pas déployé d'artillerie anti-aérienne au passage de ce point sensible, preuve qu'ils ne redoutent guère l'aviation française. (IWM)

Le 20 septembre, s'apercevant de leur erreur, les Français envoient le capitaine Baché à bord du Potez 63.11 avec mission de faire effondrer le tablier à la bombe. Ce sera sans succès. On notera au passage que les Potez 63.11 du GAM, qui ne portaient pas de mitrailleuses sous les ailes, avaient été équipés de lance-bombes sous le ventre avant leur départ de France.

La capture du terrain de Majunga constitue la prise majeure de la journée pour les Britanniques. Dès le lendemain, une bonne partie de l'aviation vient s'y poser. Les quatre unités composant l'*Air Component* sont placées sous les ordres du *Colonel* Melville de la South African Air Force, tandis que le N° 1433 *Flight* est directement rattaché à la 22e brigade pour un appui aérien et des missions de reconnaissance. L'arrivée du corps aérien à Majunga permet de libérer l'*Illustrious*.

Dans la matinée du 12 septembre, deux Maryland mènent une reconnaissance offensive sur la route entre le fameux pont sur la Betsiboka et Tananarive. Ils bombardent quelques véhicules et mitraillent les renforts qui montent vers Majunga. Cependant, ils sont chaudement accueillis et l'un des Maryland (n° 1681) rentré à sa base sur un seul moteur avec l'observateur tué à bord.

Les Sud-africains ont déblayé le hangar d'Arrachart et le Potez 63.11 n° 372 se retrouve au milieu d'une décharge avec les carcasses d'autres avions français. (Collection K. Smy)

Après le pont sur la Betsiboka, les Britanniques voient leur avance considérablement ralentie par un nombre de plus importants de barrages qui, pour la plupart, ne sont ni défendus ni même minés. La piste a été excavée à différents endroits et la majorité des ponts a été sabotée, mais de manière souvent hâtive et maladroite. Parfois, les Français se contentent d'ôter les planches de bois du tablier et de les cacher un peu plus loin ! Lorsque les Britanniques se rendent compte qu'après saute-mouton, ils doivent jouer à cache-tampon, les choses deviennent plus faciles pour eux. Un bon mot circule alors dans le camp français, qui résume assez bien la résistance opposée aux Britanniques et la doctrine employée pour la défense de l'île : « *Barrons les routes et barrons-nous* ! ». Si cette campagne n'avait pas fait des victimes de part et d'autre, on ne serait pas loin de la « 7e compagnie » !

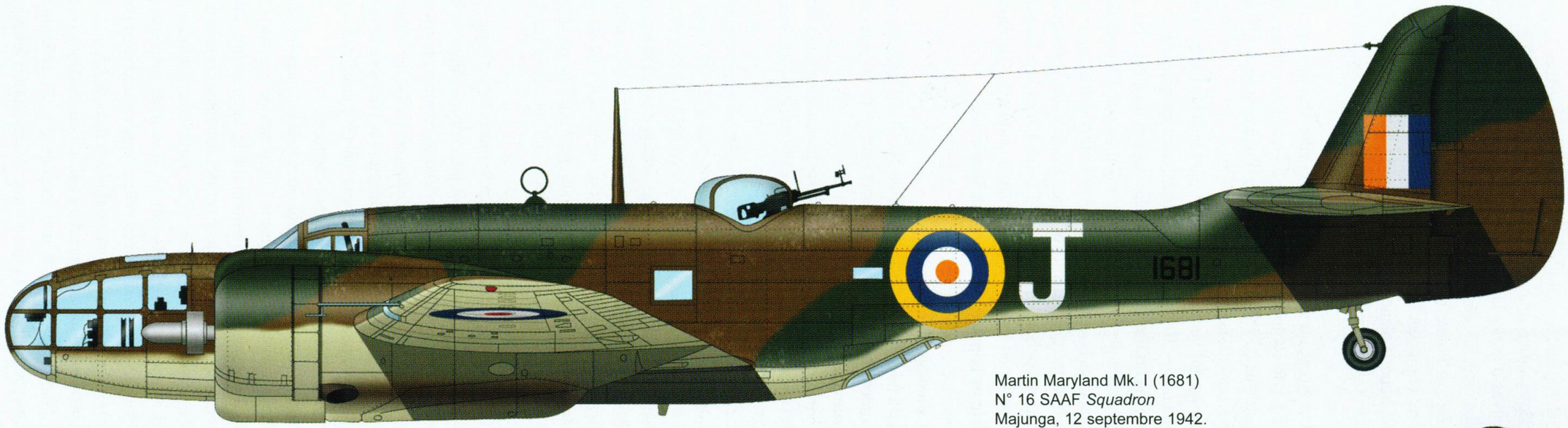
Négociations d'armistice

Les Britanniques poursuivent leur lente avance derrière un ennemi qui fuit le combat et le premier véritable accrochage n'a lieu que le 16 septembre, lorsqu'une compagnie du Nyasaland appuyée par des auto-mitrailleuses, des mortiers et des obusiers, se heurte à une compagnie de Tirailleurs sénégalais qui tient un pont emjambant la rivière Mamokomita à Andriba. Au prix d'un officier britannique et de quatre Askaris tués, les Britanniques s'emparent du pont.

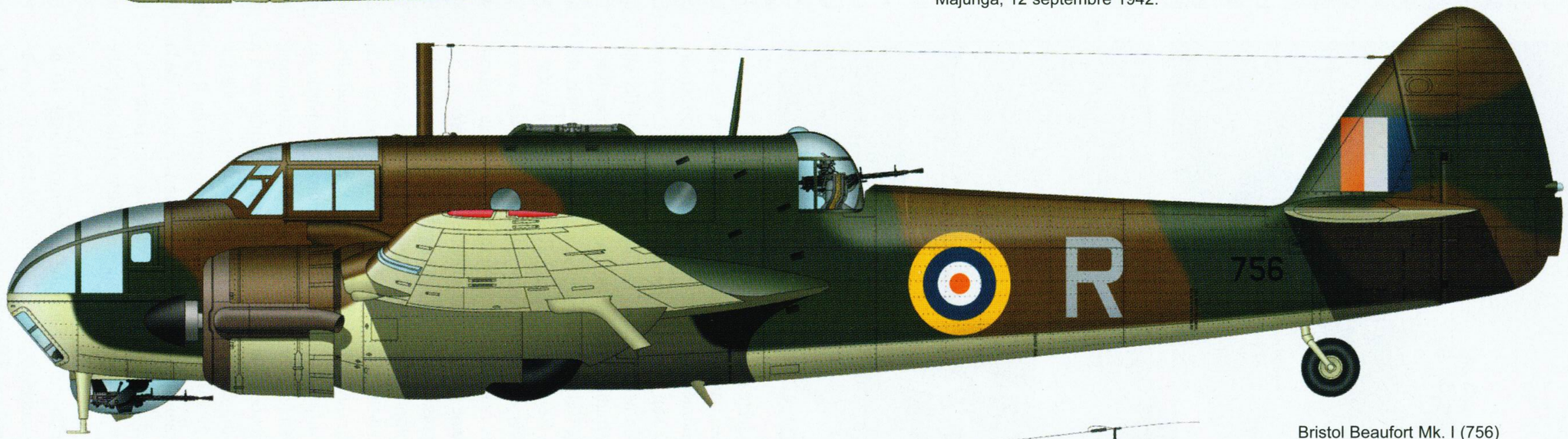
M. Annet, gouverneur général, demande alors aux Britanniques leurs conditions pour la conclusion d'un armistice. Le 17 septembre, un Maryland se pose à Ivato pour prendre à son bord les plénipotentiaires français. Son atterrissage s'achève sur un cheval de bois et un second apareils doit être envoyé alors que les mécaniciens français réparent le premier. Les Britanniques maintiennent les exigences qu'ils avaient commniquées l'année précédente et, au terme d'âpres discussions, les propositions britanniques sont rejetées. Le lendemain, la délégation française est ramenée à Ivato à bord du même Maryland.

Pendant ce temps, tandis que la 22e brigade est-africaine

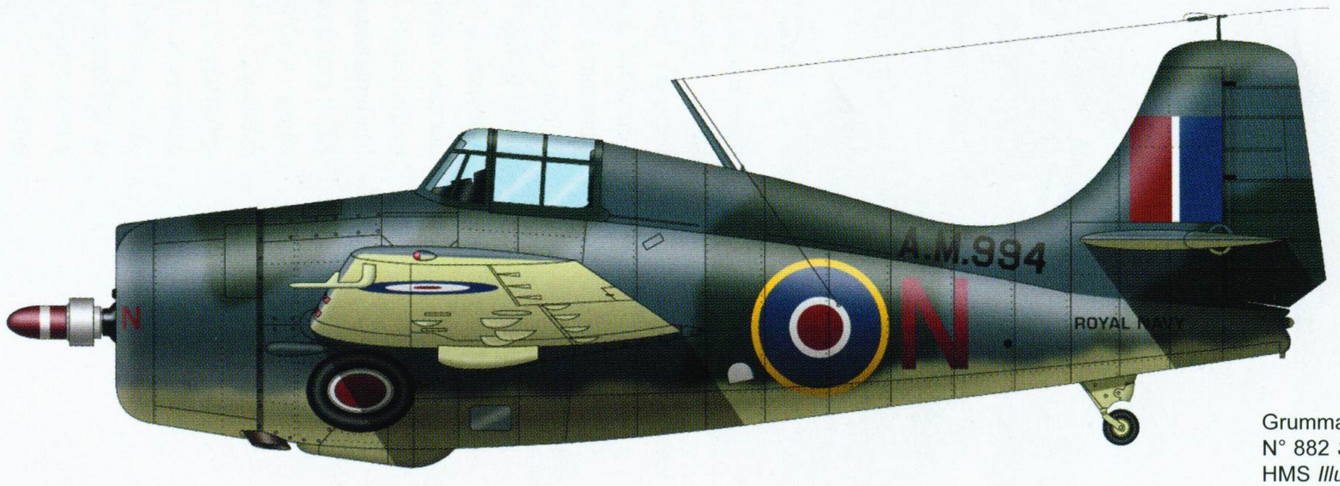
© P-A. Tilley - 2005



Martin Maryland Mk. I (1681)
N° 16 SAAF *Squadron*
Majunga, 12 septembre 1942.



Bristol Beaufort Mk. I (756)
N° 20 SAAF *Squadron*
Diego-Arrachart, mai 1942.



Grumman Martlet Mk. II (AM994)
N° 882 *Squadron*
HMS *Illustrious*, mai 1942.

En haut : un Maryland et des Beaufort du N° 20 SAAF *Squadron* sur un terrain de Rhodésie en route vers Madagascar.

Ci-dessus : un Beaufort (n° 759) du N° 20 SAAF *Squadron* peu après son arrivée à Diego Arrachart. (Collection K. Smy)

maintient sa lente progression vers Tananarive, la 7e brigade sud-africaine, partie du nord de l'île, a couvert les 150 premiers kilomètres depuis Sokarang sans opposition. Toutefois, à son tour, sur les 240 km de piste séparant Beramaiye de Maromondia, sur la côte ouest de l'île, elle rencontre de multiples ponts détruits et de nombreuses barricades et fait l'objet d'incessantes attaques de la part des moustiques. Le 14 septembre, à Jojohely, elle se frotte à quelques nids de mitrailleuses françaises que les autor-mitrailleuses sud-africaines mettent vite à la raison. Maromondia ne peut être atteint que le 18 septembre.

Kilomètre après kilomètre, la compagnie du génie qui accompagne la colonne n'a pas vraiment le temps de chômer, occupée qu'elle est en permanence à réparer les ponts ou à en construire de nouveaux. Il est évident que la colonne sud-africaine ne sera pas en mesure de rejoindre celle partie de Majunga, dont le rythme de progression est jugé satisfaisant, et, à Maramondia, elle reçoit l'ordre de faire demi-tour. La compagnie du génie poursuit jusqu'à Antsohihy où elle fait jonction le 22 septembre avec un détachement du Royal Fusilier africain parti à sa rencontre. D'autres éléments de la 7e brigade sud-africaine ont atteint Vohemar, sur la côte est, le 11 septembre puis poussent jusqu'à Sambava où ils font halte le 20.

Le commando qui a débarqué à Morondava le 10 ne rencontre aucune résistance jusqu'à Mahabo. Il s'arrête cependant quelques kilomètres plus loin, ses réserves étant insuffisantes pour progresser plus avant sans risque.

Tamatave tombe

À l'aube du 18 septembre, la flotte d'invasion qui a fait le tour de l'île par le nord, arrive devant Tamatave. L'*Illustrious* lance quelques avions pour patrouiller au-dessus du port tndis qu'un ultimatum est remis au commandant de la garnison À 07h30, une vedette anglaise se présente dans le port en déployant un drapeau blanc, mais elle est accueillie par des salves d'armes automatiques et bat en retraite. Vingt mintes plus tard, un destroyer de la Royal Navy ouvre le feu sur la plage de Pointe Tannio, imité pendant trois minutes par u croiseur et quelques autres bâtiments. Les Français hissent alors le drapeau blanc et les péniches de débarquement s'approchent des plages alors que trois destroyers pénètrent dans le port.

Les Britanniques s'emparent de la ville sans tirer un coup de feu. Elle est totalement déserte, à l'exception d'une arrière-garde de 80 soldats malgaches et d'une poignée d'officiers et de sous-officiers fra nçais.

Le hasard veut qu'au moment où Tamatave tombe entre les mains des Britanniques, un train entre en gare. Après avoir vérifié qu'il n'est pas piégé, des troupes montent à bord et le lancent à pleine vapeur en direction du sud. Ce coup du sort prend les Français par surprise et ils ne peuvent couper la voie ferrée que trois kilomètres avant Brickaville. Après quelques escarmouches, les hommes du South Lancashire investissent la ville, où ils attendent le 5e commando avant de reprendre leur marche sur Moramanga et Tananarive.

La résistance s'intensifie

Le 18 septembre, les Lysander du N° 1433 *Flight* se posent à Marosipoy pour garder le contact avec la 22e brigade est-africaine .

À partir de cette date, la résistance française se raidit sur tous les axes menant à la capitale et les avions de l'*Air Component* entrent dans une phase plus active.

Le 19 septembre, ce qui reste du GAM, bien discret jusque là, quite Anivorano pour Fianarantsoa, puis le 23 sur Ihosy.

Le 20 septembre, un Maryland accomplit une longue reconnaissance le long de la voie ferrée entre Tananarive et Antsirabe, à la recherche du meilleur endroit pour couper la ligne et empêcher les Français de replier leurs forces vers le sud de l'île. L'équipage repère un pont sur l'Ikopa, quelques kilomètres au sud de la capitale, qui lui paraît idéal et le bombarde sans succès.

Trois Beaufort sont envoyés sur le même objectif, mais leurs équipages ne se révèlent guère plus adroits. Alors, le lendemain, la Royal Navy prend les choses en main, mais en pure perte, les Albacore du N° 796 *Squadron* plaçant toutes leurs bombes à côté. Les trois Beaufort reviennent tester leur adresse, mais, après cette ultime tentative aussi ratée que les précédentes, la mission est abandonnée !

Sur ces entrefaites, la 22e brigade se heurte à un point de résistance à Mahitsy, à cinquante kilomètres de Tananarive. Les Français ont établi une position solide, large de trois kilomètres et tenue en profondeur sur des hauteurs. Dans la nuit du 21 septembre, après un vaste mouvement tournant, les Britanniques engagent le combat. Il va durer deux jours. Les Français se replient en bon ordre, mais abandonnent derrière eux 45 prisonniers, un canon de 75 et deux de 65.

Un nouveau barrage attend les Britanniques à Ahidatrino. Les Lysander connaissent une journée du 23 septembre très chargée, se relayant pour attaquer à sept reprises les positions françaises. Le résultat ne se fait pas attendre. Lorsque la 22e brigade se présente, les troupes malgaches se débandent. Les

Sénégalais se battent pendant une demi-heure avant de recevoir l'ordre de se replier.
À 17 heures le 23 septembre 1942, l'infanterie est-africaine, précédée des Marmon-Herington, pénètre dans les faubourgs de Tananarive.

Les combats continuent

Contrairement aux espérances des Britanniques et en dépit d'un défilé de la victore dans les rues de Tananarive qui s'avère quelque peu prématuré, les Français ne sont pas décidés à abandonner la partie. Ils ont en effet replié leur administration sur Fianarantsoa, la dernière ville de quelque importance encore entre leurs mains.
Un détachement de la SAAF occupe le terrain d'Ivato qui se révèle incapable d'accueillir le moindre avion avant une remise en état qui demande plusieurs jours. En revanche, en fouillant le terrain, les Sud-africains ont l'agréable surprise de découvrir que les Français ont laissé derrière eux un jeu de photos de tous les terrains de Madagascar ! Un oubli qu'ils regretteront amèrement.
Depuis la capitale, le Royal Fusilier africain se remet en marche vers l'est pour effectuer la jonction avec l'avant-garde de la 29e brigade partie de Brickaville. Elle est établie à Moramanga le 24 septembre. Ces deux éléments se lancent alors à la poursuite des Français vers le sud, mais les obstacles qu'ils ont connus jusqu'ici ne sont que des jeux d'enfant à côté de ce qui les attend. Sur une portion de piste longue de deux kilomètres et demi, ils trouvent vingt-neuf murailles de pierre, dont une de plus de six mètres de profondeur. Un peu plus loin, les Français ont abattu 800 arbres à raison d'un par mètre !
Ce même 24 septembre, l'armée de l'Air montre enfin le bout de son nez. Le sergent Balcou (pilote) et le lieutenant Toulouse (observateur) effectuent une longue reconnaissance de près de quatre heures jusqu'à la côte sud-ouest à bord d'un Potez 25TOE.

Tananarive tombe le 23 septembre 1942 et quelques jours plus tard, les vainqueurs organisent un défilé de la victoire, avec en tête de cortège les auto-mitrailleuses sud-africaines Marmon-Herrington.
Une célébration quelque peu prématurée, dans la mesure où, contrairement aux espoirs des Britanniques, les Français vont poursuivre le combat pendant plus d'un mois encore. (IWM)

L'état numérique de l'aviation française n'est pas connu avec certitude, mais à consulter les relevés des missions de guerre, on peut constater que les vingt missions recensées entre le 24 septembre et le 19 octobre ne sont effectuées que par trois avions : un Potez 63.11 au numéro inconnu, le Potez 25TOE n° 2375 et le Morane 406 n° 815. Ces appareils disparaissent des relevés au moment du repli sur Betroka et le fait que les missions de guerre soient par la suite assurées par un Salmson Phrygane laisse à penser qu'il n'existe plus alors un seul avion de combat en état de vol.
Comme on le voit sur l'état publié ci-dessous, ces missions sont avant tout des sorties de reconnaissance à vue, les actions offensives étant fort rares. On verra pourquoi plus bas, car la campagne est loin d'être terminée, même si son issue ne fait plus aucun doute.

RELEVÉ DES MISSIONS DE GUERRE (CONNUES) DU GAM
(septembre-novembre 1942)

24.09	Pz 25	Sgt Balcou, Lt Toulouse	Reco Ihosy-Tulear
25.09	MS.406	Cne Baché	Reco Mantane-amanpay-Fianarantsoa
26.09	MS.406	Cne Baché	Reco piste N Antsirabe
28.09	MS.406	Lt Toulouse	Reco piste N Antsirabe
30.09	MS.406	Lt Toulouse	Reco pistes N et O Antsirabe
	Pz 25	Cne Baché	Reco Ihosy-Sakaraha
01.10	MS.406	S/C des Courtis	Mitraillage de troupes piste d'Antsirabe
03.10	MS.406	S/C Largeau	Protection Potez 63
	Pz 63.11	?	Reco Ihosy-Tulear
04.10	Pz 25	Sgt Laurent, Cne Baché	Reco Ihosy-Tulear
05.10	MS.406	Adj Parent	Reco Fianarantsoa-Ambhinchasou
	MS.406	Adj Parent	Reco piste Antsirabe
	MS.406	Cne Leonetti	Reco piste Antsirabe
06.10	MS.406	S/C Largeau	Reco piste Antsirabe, mitraillage troupes
07.10	Pz 63.11	?	Reco piste Antsirabe
08.10	MS.406	Adj Parent	Reco piste Ihosy-Sakonaka
09.10	MS.406	Adj Parent	Reco piste Ihosy-Sakonaka
10.10	MS.406	Sgt Bon	Reco Ihosy-Tulear
13.10	MS.406	S/C Largeau	Reco pistes Sakonaka-col du Tapir
16.10	MS.406	Sgt Bon	Reco piste Ihosy-Sakonaka
19.10	MS.406	Lt Toulouse	Reco Ihosy-Sakonaka-Tulear
20.10	MS.406	S/C Largeau	Reco Sakaraha-Betroka
22.10	C.400	Lt Toulouse, A/C Joffard	Reco Ihosy-col du Tapir-Betroka
24.10	Phrygane	S/C des Courtis	Reco Ihosy-Sakaraha-Betroka
30.10	Phrygane	Sgt Bon, Cne Baché	Reco Betroka-col du Tapir
01.11	Phrygane	Cne Leonetti, S/C des Courtis	Reco Betroka-Sakaraha
02.11	Phrygane	Cne Baché, Sgt Balcou	Reco col du Tapir-Sakaraha

Interdiction de mitrailler

À environ 130 km au sud de la capitale, à la gare de Sambaina, les Britanniques se font accrocher par des troupes malgaches, qui cessent rapidement le combat. Sans livrer d'autre combat, les Britanniques s'emparent d'Antsirabe le 2 octobre.

Pendant ce temps, le 29 septembre, deux détachements ont débarqué, l'un à Tulear sur la côte sud-ouest, et l'autre à Fort-Dauphin, sur la côte sud-est. En reconnaissance dans le secteur d'Antsirabe le 1er octobre, le sergent-chef des Courtis mitraille des troupes au sol. Deux jours plus tard, l'état-major donne l'ordre à l'aviation de ne plus attaquer les colonnes britanniques pour éviter les représailles contre... les voitures du quartier général !

Passant outre, le 6 octobre, le sergent-chef Largeau largue quelques rafales sur des « chenillettes » (probablement des Bren Carrier) à la sortie d'Antinchi. Cette action déclenche la colère des Britanniques qui décident de bombarder tous les terrains susceptibles d'abriter la fantômatique aviation française qu'ils recherchent en vain depuis plus de dix jours. Le 7 octobre, deux Maryland lancent 24 bombes sur le hangar d'Ihosy qui n'est atteint que par quelques éclats. Au cours de cette vaste opération de nettoyage, qui se solde par la destruction d'une mitrailleuse et de deux voitures légères du côté français, le Potez 63.11 est pris en chasse au-dessus d'Antsirabe par deux Fulmar, mais il parvient à les semer et à rentrer tranquillement au terrain.

Le 3 octobre, l'*Air Component* s'est installé à Ivato, tandis que le N° 1433 *Flight* et ses Lysander ont pris leurs quartiers à Antsirabe. Au 10 octobre, il ne dispose plus que deux appareils disponibles; l'un de ses Lysander a été abattu par la DCA française et un membre de l'équipage a été tué. Il est alors relevé par un détachement de trois Fulmar et de cinq Albacore de la Fleet Air Arm et il est replié sur Ivato. Les appareils de la Royal Navy maintiennent une activité quotidienne importante en appui direct des 22e et 29e brigades. À une date non précisée, un Fulmar mitraille un convoi de véhicules parmi lesquels se trouve la voiture du gouverneur général qui quitte Fianarantsoa. Il n'est pas impossible que cet incident ait une relation directe avec l'ordre donné aux aviateurs français de ne plus mitrailler les forces terrestres britanniques !

Le N° 16 *Squadron* est réorganisé. Ses 32, 36 et 37 *Flights* sont dissous et remplacés par les A et B *flights* traditionnels, le premier recevant les Maryland, le second les Beaufort. Il reçoit enfin une provision substantielle de rechanges, apport indispensable pour un regain d'activité en vue de la dernière phase de la conquête de l'île.

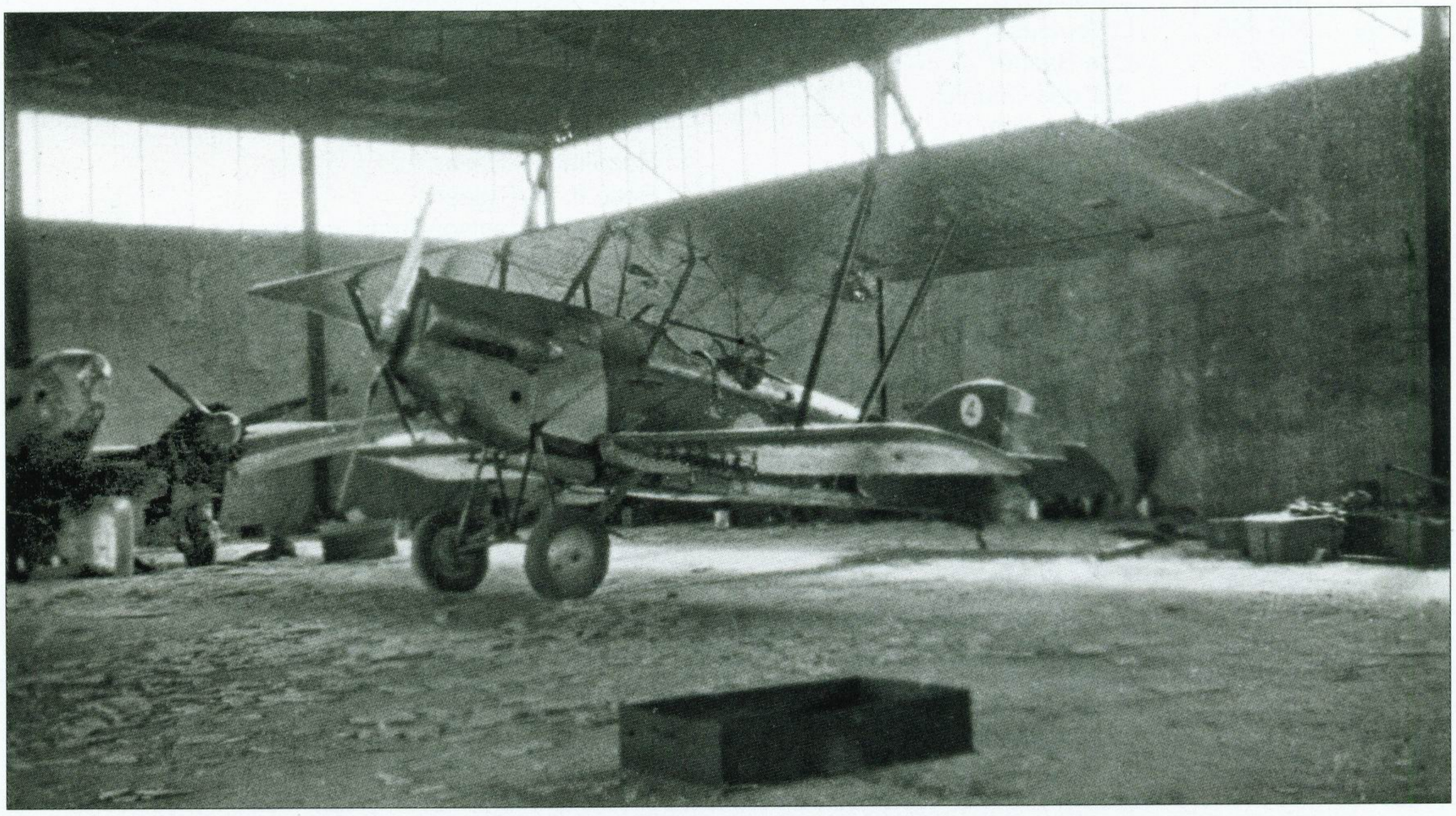
Ihosy matraqué

Les Sud-africains sont persuadés que les restes de l'aviation française ont été regroupés à Ihosy et ils manifestent l'intention d'y revenir.

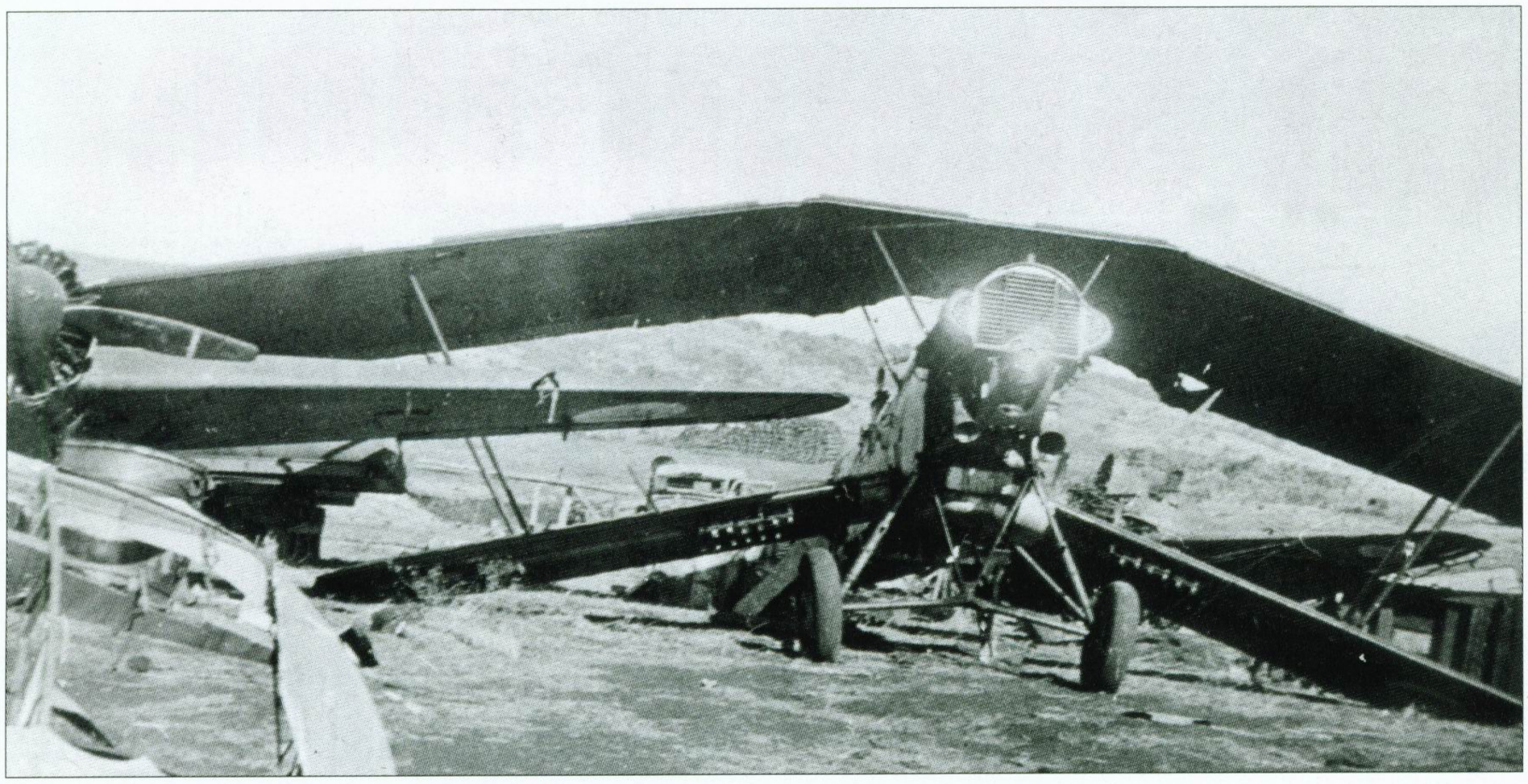
Le 8 octobre, trois Beaufort se présentent au-dessus dudit terrain. Ils aperçoivent trois Potez 25, un Potez 63 et un Morane 406 cachés au milieu des buissons à deux kilomètres au sud-ouest de la piste. Et, en effet, les Français sont surpris par les Sud-africains au moment où ils sont en train de camoufler leurs avions. Le Morane prend une balle dans le fuselage et une aile d'un Potez 25 prend feu. Après une passe de mitraillage, les Beaufort lancent leurs bombes sur le hangar. Ils rentrent à Ivato en signalant que le Morane a été incendié. Ils rapportent des photos sur lesquelles les cinq avions français sont bien visibles. Un Maryland décolle aussitôt, arrive à la verticale d'Ihosy à midi, mais ne trouve rien. Et pour cause. Dès le départ des Beaufort, les Français se sont empressés de bouger leurs avions. Le Morane et le Potez 63.11 sont rangés à l'intérieur du hangar, toujours intact, à côté d'un Potez 25 et d'un Potez 29 et les autres appareils sont dispersés dans la brousse.

Le 10 octobre, les Maryland placent enfin un coup direct sur le hangar, y détruisant le Potez 63.11 et le Potez 29. Par contre, le Salmson Phrygane, un appareil civil réquisitionné, qui se trouvait aussi à l'intérieur sort indemne de l'aventure.

Le 12 octobre, quatre Beaufort bombardent Ihosy et le lendemain, c'est au tour des Maryland. Plus adroits, ils touchent à nouveau le malheureux hangar et écrasent tout ce qui se trouve à l'intérieur. Le Morane 406 n° 815 est cependant toujours intact et le sergent-chef Largeau effectue à son bord une longue reconnaissance sur la piste entre Tulear et Ihosy car, pour l'instant, le danger se rapproche davantage par le sud-ouest que par le nord pour les Français.



Un Potez 25TOE capturé dans le hangar de Diego-Arrachart. À voir son bon état général, on peut raisonnablement penser qu'il s'agit du n° 2379 qui sera récupéré par les Français libres et expédié à Rayack (Liban) à l'escadrille de surveillance *Picardie*.
(SAAF via M. Schoeman)



Tel un oiseau aux ailes brisées, ce Potez 25 gît abandonné dans une décharge en bordure du terrain d'Arrachart, symbole d'une aviation française submergée dès le premier jour des combats.
(SAAF via M. Schoeman)

Combats pour Fianarantsoa

Le 15 octobre, deux Maryland attaquent des troupes sur les collines au sud d'Ambositra où les Français ont établi une solide position défensive. Une companie malgache livre de durs combats, probablement les plus durs depuis Andriba, mais après avoir subi un terrible tir d'artillerie, elle se rend à l'infanterie est-africaine.

À dix kilomètres au sud d'Ambositra se trouve un massif montagneux en forme de « U » que la route épouse à son pied. Les Français sont retranchés depuis quelques jours derrière la ligne de crête, prêts à refermer le piège. À l'aube du 19 octobre, l'artillerie ouvre le feu sur les positions françaises, mais la 22e brigade est-africaine ne se manifeste pas sur la route. Et pour cause. À la suite d'un mouvement tournant, le Royal Fusilier africain arrive par derière et surprend les Français à découvert. Le colonel Metras et son état-major se rendent aux Britanniques. Il est le premier officier supérieur de Vichy à être capturé.

La fin des hostilités

Poursuivant sur sa lancée, la 22e brigade atteint Ankorana avant la tombée de la nuit. Les Français se replient sur des positions préparées à l'avance devant Fianarantsoa. Dans la journée, le MS.406 n° 815, piloté par le lieutenant Toulouse, revient à Ihosy avec son radiateur en mauvais état; l'avion doit être évacué sur Fianarantsoa pour y être réparé.

Les positions françaises devant Fianarantsoa sont attaquées à l'aube du 20 octobre, avec une manœuvre en tenaille effectuée par les auto-mitrailleuses sud-africaines. Les Britanniques font plus de 200 prisonniers alors que les éléments malaches ont déserté en masse.

Malgré les raids à répétition sur Ihosy, l'aviation française n'a pas totalement disparu des cieux malgaches, puisque le Morane continue ses missions, ce qui chagrine les Britanniques. Les Sud-africains partis de Tulear se plaignent des incursions régulières de cet appareil. Cela ne les empêche nullement d'atteindre Sakaraha le 21 octobre, qui marque la limite extrême de leur avance.

Ce même 21 octobre, le GAM est officiellement dissous et transformé en corps franc de l'Air. Le lendemain, deux Maryland reviennent à Ihosy pour s'assurer que plus rien ne bouge. Ils bombardent à nouveau le pauvre hangar qui n'est plus que ruines, mais le Morane, qui a été réparé à Fianarantsoa entre-temps, est toujours indemne. À partir de cette date, le sort de cet appareil, qui représente à lui seul la totalité de l'aviation française de combat à Madagascar, se perd dans la nuit des temps. Les forces aériennes de Vichy se résument alors à un malheureux Salmson Phrygane qui effectue le 2 novembre l'ultime mission de guerre de la campagne du côté français. Ce jour-là, le capitaine Baché est poursuivi par un Fulmar, mais aux commandes d'un avion de tourisme très maniable, il sème son poursuivant par d'habiles manœuvres au milieu d'un troupeau de zébus !

Le 6 novembre, l'armistice est enfin conclu à Ambalavo, à quelques kilomètres au sud de Fianarantsoa. L'île entière passe sous le contrôle des Britanniques.

La 22e brigade est-africaine a parcouru 1 050 km en huit semaines, malgré la bagatelle de 3 000 obstacles mis en travers de sa route.

Après la cessation des hostilités, le N° 1433 *Flight*, qui a touché quelques Lysander en complément, demeure le seul gardien de Madagascar. En effet, les unités de la Fleet Air Arm s'envolent pour l'Afrique orientale, imitées par le N° 16 SAAF *Squadron* quelques jous plus tard.

Au cours de la période du 5 mai au 6 novembre 1942, les unités de l'*Air Component* ont effectué 230 sorties, perdant en plus des appareils mentionnés dans le texte, six avions fortement endommagés par la DCA française, considérés comme irréparabales, et trois autres plus légèrement endommagés. Le nombre exact de missions de guerre menées par les Français est inconnu, mais doit se situer aux environs de 40.

Les aviateurs français se voient offrir la possibilité de rallier les forces aériennes françaises libres. Peu l'accepteront et aucun ne voudra rejoindre ses frères d'armes engagés au sein de la RAF, à l'exception de Jean Le François des Courtis qui sera affecté au N° 341 *Squadron Alsace* en janvier 1944. Le capitaine Pierre Baché (FAFL mle 31573) restera sur place comme commandant de la base d'Ivato. André Balcou, Maurice Bon, André Largeau et Alexandre Laurent rejoindront *Normandie-Niémen* entre mai et juillet 1943.

FIN

Ulrich Steinhilper
as de l'évasion

La carrière d'Ulrich Steinhilper sera courte et modeste, mais il se distinguera par la suite, d'abord en battant le record du nombre d'évasions, puis en concevant le logiciel de traitement de texte le plus répandu au monde : Word.

Philippe Saintes

Né le 14 septembre 1919 à Stuttgart, Ulrich est un des trois enfants de Wilhelm Steinhilper, un enseignant qui prit part comme fantassin aux combats de la Première Guerre mondiale. Il avait combattu sur les fronts français, italien et roumain et, en Italie, son supérieur fut un certain Erwin Rommel. Au lendemain de la Grande Guerre, dépression et famine vont sévir impitoyablement dans la jeune République de Weimar contraignant la famille Steinhilper à des déménagements réguliers. En 1925, elle fait halte à Greglingen, au nord-est de Stuttgart, où Steinhilper *senior* décroche un poste de directeur dans un établissement scolaire.

Le 23 avril 1933, Uli âgé de quatorze ans, entre à la *Friedrich Eugen Oberrealschule* de Stuttgart. Trois ans plus tard, son école reçoit la visite d'officiers de la *Kriegsmarine* et de la *Luftwaffe*. C'est le déclic pour l'adolescent qui décide de passer le test d'entrée à la célèbre *Luftkriegschule* de Berlin-Gatow. Le temps d'obtenir son diplôme, d'effectuer l'*Arbeitsdienst* (huit semaines), de suivre pendant six mois la formation classique du conscrit, l'aventure peut enfin débuter. Le jeune homme est nommé *Fahnenjunker* durant l'été de 1937. Il vole sur He 72 et Fw 44. À la fin de l'année, Steinhilper décroche le *Militärflugzeugführerschein* (brevet de pilote militaire) et ses ailes. Il passe alors à Schwäbisch Hall pour entamer une formation sur multimoteurs. Il effectuera des exercices de bombardement à basse et haute altitudes à bord du Dornier Do 17, le « crayon volant ». Ulrich rejoint enfin le I./JG 333 commandé à Bad Aibling par l'*Oberstleutnant* Max Ibel. Il poursuit son apprentissage sur Ar 68 et Fw 56 Stösser. Ses camarades d'unité s'appellent Franz von Werra (dont nous reparlerons en infra) ou l'*Oberfähnrich* Helmut Wick, futur *Kommodore* de la JG 2 « Richthofen ».

Prélude à la bataille

Pendant la crise des Sudètes, le I./JG 333 est envoyé à Straubing, près de la frontière tchécoslovaque. Promu *Leutnant* le 1er septembre 1938, Steinhilper est muté au I./JG 433 à Ingolstadt-Manching. Le jeune homme est chargé de coordonner la logistique et le service de communication de cette unité. Totalement novice en la matière, Steinhilper décide de rencontrer à Münich le général Martini, le célèbre chef des transmissions de la *Luftwaffe*, qui saura le faire profiter de son expérience. Il suit également pendant quatre semaines des cours de météorologie et de morse à la *Luftnachrichtenschule* de Halle/Saale. Au mois d'avril 1939, le I./JG 433 – devenu I./JG 52 – reçoit enfin les modernes Messerschmitt Bf 109E-1 sur l'aérodrome de Böblingen. Dédaigné par le *Staffelkapitän* de la 1./JG 52, l'*Oberleutnant* Adolf Galland qui arrive d'Espagne, Ulrich n'est pas autorisé à être transformé sur ce monoplan. Bravant cette interdiction, il prend l'air à bord de l'*Emil* de son chef d'escadrille. Hélas, l'infortuné Uli plie le train et les trois pales de l'hélice à l'atterrissage. Comme on s'en doute, ses relations avec Galland ne vont pas s'améliorer. Après cet épisode malheureux, il est expédié à la 3e S*taffel* où deux autres vétérans d'Espagne, les *Oberleutnante* Helmut Kühle et Horst Tietzen, lui réservent un bien meilleur accueil. Début juillet 1939, le premier *Gruppe* participe à d'importantes manœuvres orchestrées par l'ancien commandant en chef de la Légion Condor, le général Hugo Sperrle. Une force de bombardiers (composée de He 111, Do 17, Ju 86 et du relativement peu connu Ju 87 *Stuka*) doit simuler une attaque sur différents sites industriels de Stuttgart, particulièrement les sites de Daimler-Benz et de Bosch. Le I./JG 52, ainsi que deux autres groupes de chasse basés à Mannheim et Bad Aibling, reçoivent l'ordre d'intercepter l'agresseur. Steinhilper se souvient :

« En tant qu'officier responsable des communications, mon rôle consistait à diriger par radio nos Bf 109 vers les bombardiers. Tous les monoplaces étaient enfin équipés de radio et étaient branchés sur la même fréquence que notre émetteur de 1,5 Kw installé à côté de la tour de contrôle de Böblingen. Sa portée était de 40 à 100 km, selon les conditions atmosphériques. Au total, notre réseau d'information rassemblait 1 200 personnes. Les postes d'observation

Ulrich Steinhilper

Uli (à gauche) et Albert-Heinrich « Hinnerk » Waller en tenue de vol devant un Heinkel He 72 Kadett. (Sauf mention contraire, toutes les photos proviennent des albums de M. Ulrich Steinhilper)

nous communiquaient par téléphone ou par téléscripteur les derniers relevés. Si bien que nous fûmes en mesure de déterminer très facilement la direction et la vitesse des bombardiers. Les chasseurs ont pu lancer leur assaut à 80-100 km avant la ville. Seuls quelques Ju 87 ont réussi à effectuer un raid sur les ponts du Neckar. Les témoins de la scène venaient d'assister à ce qui allait bientôt devenir une routine sur les champs de bataille en Europe. Notre mission fût un réel succès. Lors du débriefing, tous les acteurs de la simulation ont été félicités par Sperrle à l'exception du service des transmissions. On ne fit nullement mention de l'importance vitale des moyens de communication pour ce type d'opération. Alors que je questionnai le général Sperrle sur cet oubli, Adolf Galland m'apostropha sans aucune retenue : *"Arrêtez de nous emm... avec vos émetteurs, Steinhilper; nous n'en avons pas eu besoin en Espagne et sans eux nous pouvons voler plus librement !"*.

La Luftwaffe comptait alors dans ses rangs un grand nombre de vétérans de la Légion Condor, l'unité aérienne qui avait contribué à la victoire du général Franco. Ils savaient exploiter le ciel, le soleil et les faiblesses de l'ennemi. Comme tacticiens, ils étaient inégalables. Malheureusement, à l'instar de Galland, bon nombre de vétérans n'ont pas réalisé l'importance que pouvait revêtir les communications air-sol ou air-air ».

La mutation de Galland au II.(Sch.)/LG 2 à la mi-juillet sera une délivrance pour Uli qui supportait de moins en moins l'arrogance du futur général de la Luftwaffe.

Le chemin de la guerre

Les préparatifs de l'attaque de la Pologne débutent dès le 25 août 1939, neuf jours avant l'ouverture des hostilités. Les Messerschmitt de la JG 52 sont ravitaillés en balles réelles à Böblingen. Projecteurs et batteries de la *Flak* font également leur apparition. Le 31 août, Uli Steinhilper reçoit l'ordre de préparer le transfert du I[er] *Gruppe* à Bonn-Hangelar. La mobilisation générale est déclarée trois jours plus tard. Attachée à la *Luftflotte* 2, l'unité doit se contenter de protéger la *Ruhrgebiet* (la Ruhr industrielle). Elle ne jouera dès lors aucun rôle dans l'invasion de la Pologne. Le premier incident impliquant le groupe intervient le 6 octobre à 13h40. Le *Leutnant* Hans Berthel de la 2./JG 52 surclasse un LeO 451 près de Wachendorf. Ce début de guerre n'a rien de drôle. Le I./JG 52 se pose à Lachen-Speyersdorf (au nord de Karlsruhe) le 15 novembre 1939 pour intensifier ses patrouilles sur le *Westwall* (la Ligne Siegfried pour les Alliés). Le *Kommandeur* de l'époque est le *Hauptmann* Dietrich Graf von Pfeil und Ellguth. Le 23 novembre, deux jours après son trente-deuxième anniversaire, celui-ci mène une patrouille au-dessus de la frontière franco-allemande en compagnie de son ailier, le *Leutnant* Geller. À Hinterweidenthal, la *Rotte* (section) est surprise par des Morane 406. L'appareil de Geller vacille, puis plonge sans émettre de fumée. Le pilote descend rapidement pour semer ses poursuivants. Malgré les dommages à son appareil, il parvient à atterrir sur le ventre. Egalement touché durant le combat, le Graf von Pfeil tente d'arrêter la chute de sa machine mais n'y parvient qu'à moitié, son Messerschmitt touchant violemment le sol avant de capoter. Le *Gruppenkommandeur,* brûlé au troisième degré aux mains et au visage, sera heureusement extirpé de l'épave incandescente par des fantassins qui s'étaient précipités sur les lieux. L'infortuné Graf von Pfeil est si mal en point qu'une intervention chirurgicale et une greffe de peau s'avèreront nécessaires.

Le lendemain, l'*Unteroffizier* Hellwig vole à une altitude de 9 000 mètres pendant une sortie de routine près de la ligne de démarcation, lorsque son Bf 109E-1 « 14 rouge » plonge inexplicablement vers le sol. Homme et machine s'écrasent au sud-est de Hatten. La balance du I./JG 52 au cours de la *Sitzkrieg* est en équilibre, deux victoires compensant les deux avions perdus. Le 25 novembre, tandis que son escadrille escorte des Heinkel 111, Steinhiper détecte un bombardier d'attaque léger Breguet au-dessus de la ligne Maginot [plus probablement un Potez 637 – NDLR]. Sa radio étant défectueuse, il se lance seul à la poursuite du biplace français, déterminé à décrocher une première victoire. Au moment crucial, les mitrailleuses de son Bf 109 restent muettes. À son retour, il constatera que ses quatre MG étaient tout simplement gelées. Résultat de cette météo récalcitrante, les pilotes de la *Jagdgeschwader* 52, désormais commandés par l'*Oberstleutnant* Wolfgang Ewald, n'effectueront plus que de très rares sorties. Pour tuer le temps, ils s'adonnent à de longues parties de skat (jeu de cartes prisé par les aviateurs). Lors du réveillon de Noël, le I./JG52 reçoit la visite impromptue d'un personnage de marque, Adolf Hitler, qui évoquera dans son discours, la patrie, la famille, les femmes et les enfants et la lutte contre un ennemi qui, disait-il, « *ne pense qu'à détruire le Reich !* ». Une recette connue pour enivrer l'âme....

Débuts timides en France

Au début de la nouvelle année, la JG 52 atterrit à Mannheim-Sandhofen, où elle séjournera jusqu'au 12 janvier 1940. Aucun combat n'est signalé durant ce laps de temps. Avec le retour du printemps, ses pilotes mettent en pratique la théorie de Werner

L'*Emil* de Galland que Steinhilper endommagea à l'atterrissage. L'appareil ne comptait alors que trois heures de vol. Les dégâts paraissent fort limités, mais la sanction ne se fera pas attendre..

Mölders – deux avions volent à une distance suffisante l'un de l'autre pour se protéger mutuellement. Le *Leutnant* Steinhilper connaît une sérieuse frayeur lors d'une évolution. Il est légèrement percuté au décollage par son *Katschmarek*, Sigi Voss. Sa machine étant devenue incontrôlable, il est contraint de sauter en parachute. Plus de peur que de mal, selon l'adage bien connu ! Du 18 au 23 avril 40, la *Geschwader* séjourne à Neuruppin, au nord de Berlin. Ulrich se rappelle avoir effectué deux vols de protection. La première fois lors d'un discours d'Adolf Hitler au *Reichstag* et, la seconde, à l'occasion du festival wagnérien. Son groupe devait effectivement assurer une couverture aérienne au-dessus de la capitale du Reich pour contrer toute tentative de bombardement de la part des forces franco-britanniques.

Durant la *Westfeldzug*, le I./JG 52 stationne quelque temps à Trèves. Le 23 mai, le groupe est à Charleville-Mézières. Trente-huit victoires sont enregistrées par la *Geschwader* pour la perte de huit aviateurs entre le 10 mai et le 25 juin 1940, ce qui confirme le rôle mineur joué par cette formation durant la rapide campagne. Tous ses pilotes n'ont d'ailleurs pas été impliqués dans les affrontements. C'est le cas de la 3e *Staffel*. Steinhilper avouera n'avoir jamais rencontré d'avions ennemis durant cette période dans une lettre adressée à ses parents, datée du 28 mai 1940 :

« Nous sommes installés à Charleville pour quelques jours. Notre escadrille n'a toujours pas expérimenté de combat aérien. Seule la 2e *Staffel* a défié des Curtiss à deux reprises, avec une victoire à la clé. Nous ne pouvons donc qu'attendre et espérer car cela devient difficile de multiplier les sorties sans remporter de succès. Hier, nous avons effectué une escale à Cambrai pour ensuite nous diriger vers la zone Boulogne-Calais-Dunkerque. Nous avons même survolé la Manche. Notre tâche consistait à rejoindre un groupe de *Zerstörer* Bf 110 qui avait pris l'air une heure avant nous. Ceux-ci sont tombés nez à nez avec quatorze Hurricane mais, lorsque nous sommes arrivés, tout était déjà terminé. Nous avons pu apercevoir la côte anglaise, l'estuaire de la Tamise et même un convoi sur la Manche, mais rien dans le ciel. Doit-on appeler cela de la malchance ? Je ne sais pas, mais cela sape terriblement notre moral ».

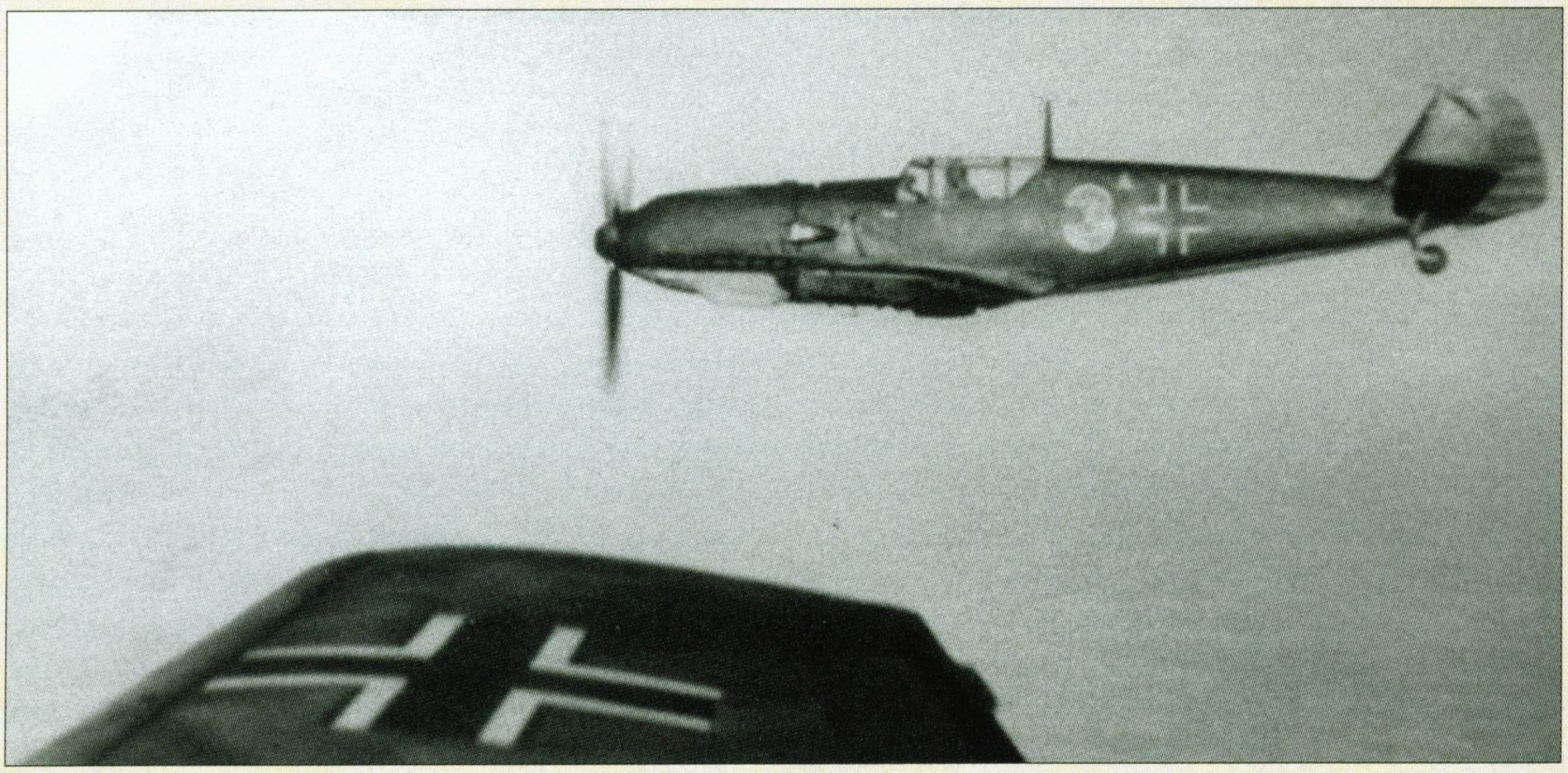
Le I./JG 52 devra se contenter de la victoire du *Feldwebel* Alfons Bacher (2e *Staffel*) obtenue le 26 mai 1940 à 17h50 sur Chantilly. Début juin, le *Gruppe* rentre en Allemagne pour se reposer et se rééquiper. La *Blitzkrieg* semble avoir donné raison à Adolf Galland sur la question des communications radio. Les émetteurs de 1,5 kw pour les échanges tactiques ne furent d'aucune utilité. Mais, alors que la *Luftwaffe* se repose sur ses lauriers après sa brillante victoire remportée à l'Ouest, son principal adversaire, la Royal Air Force, va analyser ses erreurs et, surtout, développer des équipements et des moyens de communication fiables en prévision de la bataille à venir.

Juin et juillet s'écoulent calmement pour la JG 52. Steinhilper a d'ailleurs un sentiment mitigé lorsqu'il se voit décerner l'*Eisernes Kreuz* (EK II) : « *Les décorations ne m'intéressaient pas. Tout ce que je voulais, c'était servir mon pays et prouver ma valeur en tant que pilote de chasse. Je n'avais jusque là rien accompli qui méritait une récompense* ».

Le premier Bf 109 assigné à Ulrich Steinhilper, il s'agit du « 16 jaune » couleur de la 3./JG 52.

Dans l'azur du ciel anglais

Le 1er août, le *Leutnant* Steinhilper est le premier pilote du I. *Gruppe* à atterrir à Coquelles, dans le Pas-de-Calais, sur un ancien champ de pommes de terre et de maïs reconverti en aérodrome. Sous l'impulsion d'Uli, toujours responsable de la logistique, la piste deviendra une base aérienne de première classe. Ses compagnons le rejoignent le 8 août. La première confrontation a lieu le 11 au-dessus de la Manche. À 11h50, la section de Steinhilper surgie du soleil tombe sur un Blenheim qui attaquait un hydravion chargé de récupérer des pilotes abattus en mer. Le bimoteur britannique est abattu par l'*Oberfeldwebel* Willi Grosse. Plus tard dans la journée, la 1ère *Staffel* revendique trois Spitfire. Au cours des semaines



Une *Rotte* de la 3./JG 52 lors d'une patrouille pendant la « Drôle de Guerre ». On relèvera les étroites croix de fuselage typiques de l'époque (Collection E. Mombeek).

Ulrich Steinhilper

Bf 109 du I./JG 52 sous leur filet de camouflage sur le terrain de Coquelles qu'occupera l'unité pendant toute la Bataille d'Angleterre. L'avion à l'avant plan est le « 2 jaune » de Steinhilper. C'est la seule photographie connue de cet appareil.

suivantes, les pilotes allemands auront l'occasion d'enrichir leur connaissance sur l'habileté et les possibilités des intercepteurs britanniques. Le « Jour de l'Aigle » (nom de code pour le début des opérations de la bataille d'Angleterre) fixé au 13 août débute très mal. En raison d'une mauvaise météo, les Allemands rappelèrent les forces d'attaque mais seuls les chasseurs reçurent le message. Les bombardiers continuèrent leur route, essuyèrent de lourdes pertes et firent peu de dégâts.

« Les bombardiers s'estimaient insuffisamment protégés. Nous ne disposions que dix à vingt minutes pour le combat. Il n'y avait pas non plus de contact direct entre les chasseurs équipés de radio et les équipages d'avions lourds qui utilisaient encore l'archaïque système du morse. Avec un équipement standard, beaucoup de vies humaines auraient pu être sauvées. Les Anglais en revanche semblaient toujours savoir où se trouvait l'ennemi. Leur système de radar avait définitivement fait ses preuves; on connaissait son efficacité depuis quelques semaines, mais sa précision de plus en plus grande représentait pour nous une dangereuse menace. »

Le 14 août, Steinhilper endommage son « 16 jaune » au décollage par vent contraire mais son appareil est réparable et il peut prendre part à une attaque contre des installations au sol le 19 août à Manston. Il mitraille un réservoir de carburant et trois Spitfire mal camouflés. Cette action l'affecte sérieusement, lui donnant même un sentiment de culpabilité :

« À nouveau j'étais assailli par un sentiment mitigé. Tout d'abord, j'ai mis en pratique ce pourquoi on m'avait formé. C'était une victoire personnelle et une victoire pour l'Allemagne. La destruction de milliers de litres de précieux carburant ainsi que trois machines réduites en miettes pouvait sauver la vie de nombreux de mes camarades. Malheureusement mon attaque causa également au moins une victime. Ce fut et cela reste encore quelque chose de difficile à oublier ».

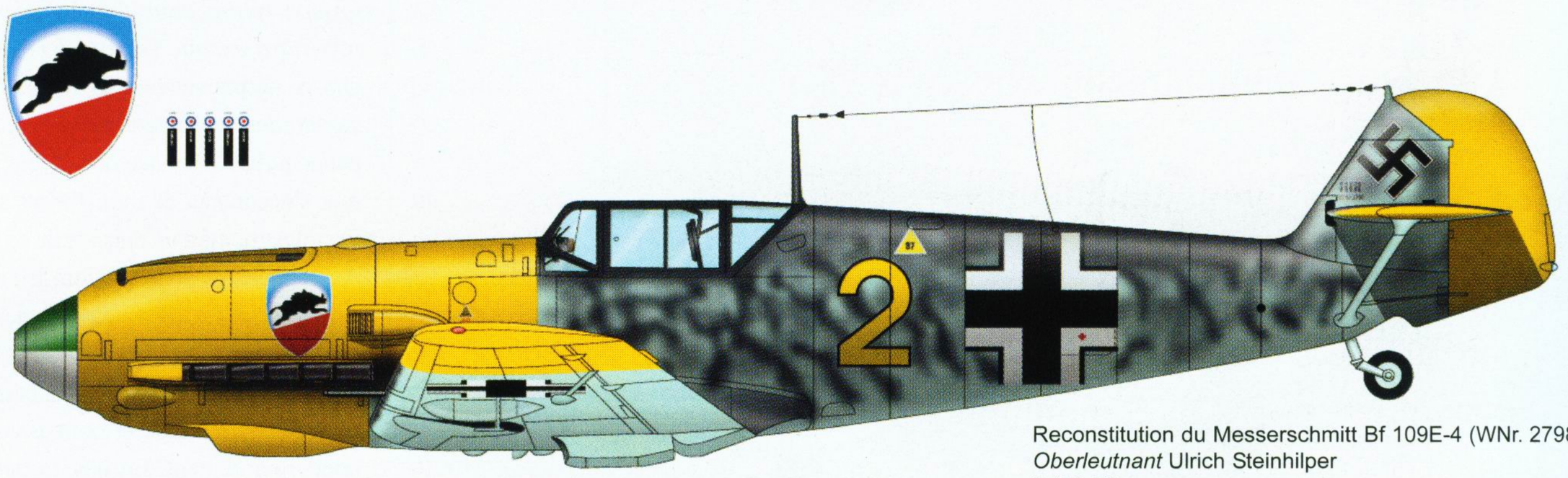
Malgré les pertes subies depuis le 8 août (près de 270 machines détruites ou endommagées), la RAF est toujours en mesure d'aligner près de 700 chasseurs le 26 août, lors la dernière grande bataille aérienne avant le point d'orgue du 15 septembre 1940. Le I./JG 52, qui mène une *Freie Jagd* au-dessus de Douvres, abat trois Spitfire et deux Hurricane mais doit également déplorer la perte de cinq machines. On note trois *Feindflüge* (missions à l'ennemi) le 31. Le groupe ne revendique pas moins de dix victoires, dont un triplé pour l'*Oberleutnant* Karl-Heinz Leesmann de la 2e *Staffel*. À ce succès vient s'ajouter la promotion de Steinhilper au grade d'*Oberleutnant*. Au moment où il semble que la défense du sud-est de l'Angleterre par le *Fighter Command* se désagrége sous l'effet de pertes croissantes, la *Luftwaffe* va une fois encore déplacer ses objectifs stratégiques. Fini le bombardement des bases d'avions de chasse de la RAF; désormais l'objectif sera l'agglomération londonienne. Du 1er au 11 septembre, le I./JG 52 enregistre vingt-quatre nouveaux succès dans ce secteur pour la perte de quatre pilotes tués et deux faits prisonniers, dont le meilleur ami d'Ulrich, l'*Oberleutnant* Albert « *Hinnerk* » Waller. L'unité comptabilise alors 53 victoires depuis le début des hostilités. Il est indéniable que des as comme Karl-Heinz Leesmann (8 victoires), Helmut Bennemann (5) ou Hans Berthel (5) ont joué le rôle de locomotives. Le 14 septembre, jour de son vingt-deuxième anniversaire, Steinhilper change de monture. Il abandonne son vieil *Emil* « 16 jaune » pour un Bf 109E-4 codé « 2 jaune » (WNr. 2798).

Le grand duel

Le dimanche 15 septembre 1940, vers le milieu de la matinée, des échos commencent à apparaître en quantité considérable sur l'écran des radars britanniques. Bientôt, les bombardiers allemands se présentent par vagues successives. Environ quatre cents bombardiers et sept cents chasseurs font route vers Londres. L'accueil est à la hauteur : trois cents chasseurs de la RAF ne tardent pas à engager le duel avec les Bf 109 ou à « saupoudrer » les bombardiers. Le I./JG 52 escorte un groupe de Ju 88. La 3e *Staffel* ne pourra engranger de succès mais les deux autres escadrilles se partageront huit Hurricane au cours de ce gigantesque affrontement. Si Bennemann et Leesmann remportent chacun trois nouvelles *Luftsiege*, Hans Berthel en revanche doit évacuer sa machine après avoir été touché au-dessus de Maidstone par une attaque conjuguée des *Pilot Officers* G.H. Bennions (N° 41 *Squadron*) et C.A. McGraw (N° 73 *Squadron*). Le lendemain, un journal londonien titrera victorieusement « *185 ALL OUT* » - 185 avions descendus ! Même si la RAF exagéra largement les pertes ennemies, le coup porté au moral des équipages signa la défaite de la *Luftwaffe* dans les combats de jour. « *Les chasseurs se plaignaient que Londres fût à l'extrême limite de leur rayon d'action. Nombre de nos pilotes ont été descendus parce que, faute de réserve de carburant ils ne pouvaient manœuvrer convenablement pendant les combats; d'autres devaient faire des atterrissages d'urgence sur les plages de Calais, avec les dernières gouttes d'essence* ». Le 17 septembre, le *Führer* décide d'ajourner l'opération *Seelöwe* (lion de mer).

Un adversaire coriace

Le discret Steinhilper abat son premier Spitfire le mercredi 18 septembre dans la région d'Ashford. Il s'agit aussi de la 55e victime de son groupe. Six jours plus tard, deux autres Mk.I (N3118 et R6604) du N° 41 *Squadron* tombent sous ses coups sur Douvres en moins de cinq minutes. Parmi les as également victorieux ce 24 septembre figurent Karl-Heinz Leesmann (2 victoires), Helmut Bennemann (2 victoires) et Helmut Kühle (1 victoire). Le 27, ce sont quatre Spitfire et un Hurricane qui sont revendiqués. Une insolente réussite qui contraste avec la perte de sept *Emil* du II./JG 52. Désormais libérés de leur mission de couverture rapprochée des lents bombardiers, les Bf 109 peuvent mener des missions de chasse libre. Les combats sont si coriaces et si fréquents que se retrouver en fin de journée



© P-A. Tilley - 2005

Reconstitution du Messerschmitt Bf 109E-4 (WNr. 2798)
Oberleutnant Ulrich Steinhilper
3./JG 52
Coquelles, octobre 1940.

indemne avec un avion intact tient de l'exploit. Le lundi 30 septembre, la 3./JG 52 effectue trois sorties sous la conduite de Steinhilper :

« L'*Oberleutnant* Helmut Kühle souffrait de trouble à la trompe d'Eustache suite à une descente trop rapide à haute altitude. Je dirigeais donc à sa place une formation de quatre appareils. Le *Feldebel* Sigi Voss était mon *"Rottenhund"* tandis que la deuxième *Rotte* était constituée du *Feldwebel* Karl Rüttger et de son ailier, l'*Unteroffizier* Kurt Wolf. Nous avions tous les quatre survécu au combat sur Londres trois jours plus tôt. C'est probablement pour cette raison que nous étions d'humeur radieuse et prêts à en découdre avec n'importe qui. Une trop grande confiance nous habitait probablement. Au moment de franchir la Manche, ma *Schwarm* s'est lancée dans une *Freie Jagd*. Cela nous convenait parfaitement car nous estimions que la tactique employée jusque là était trop timide. Nous avions faim de succès et ne souhaitions qu'une chose : mettre en pratique une manœuvre plus énergique. La formation traversa la côte du Sussex vers 09h30 (08h30 britanniques). Gagnant l'altitude maximale, nous avons repéré une escadrille de Hurricane qui grimpait en dessous de nous. Nos ennemis volaient en formation serrée, aile contre aile. J'estimais que ceux-ci devaient manquer d'expérience et décidai d'attaquer. Via la radio de bord, j'expliquai aux autres que je me réservais la formation de tête, Voss devant "arroser" la suivante tandis que Rüttger et Wolf se chargeraient de la troisième. J'étais parfaitement conscient que d'autres unités devaient roder dans le secteur, mais l'envie était trop forte. Avec l'avantage de la hauteur et de la vitesse nous étions en mesure d'en sortir sans accrocs. La surprise fut totale ! Euphorique, j'annonçai par radio: "*Nach Angriff in links Kurve sammeln*" (Après l'attaque, rassemblement par virage à gauche). Cependant, un événement imprévu se produisit. Quelqu'un avait-il appuyé sur le bouton de son récepteur au même moment ? Quoi qu'il en soit la première partie du message a été parasitée et mes hommes ont cru que je leur demandais d'interrompre le combat. À ce moment, je tombai comme la foudre au milieu de l'ennemi et creusai un large trou dans la formation, ne réalisant pas que mes équipiers avaient dégagé à contrecœur. Ma patrouille disloquée, je n'avais pas d'autre choix que de rompre à mon tour. D'autres chasseurs britanniques avaient repéré le manège et se dirigeaient droit sur nous avec une fureur évidente. Je réussis à rentrer en France en compagnie de Voss, tandis que Rüttger atterrit seul à Coquelles. Wolff eut moins de chance. Mitraillé par un Spitfire, j'ai vu son avion tomber en flammes. Nous venions de payer chèrement notre impétuosité. Une victoire me fut confirmée. Cinquante ans plus tard j'appris qu'en réalité cinq machines du N 229 *Squadron* avaient subi la foudre de nos 109. »

Le *Bomber Command* rendait à présent coup pour coup en effectuant des visites nocturnes sur les aérodromes du Pas-de-Calais. Autre sujet d'inquiétude : la *Kanalkrankheit* (le syndrome de la Manche), une sorte de stress qui touchait de nombreux aviateurs durant la bataille d'Angleterre. Début octobre, le moral des Allemands est au plus bas. Mais, pour le lieutenant Steinhilper, les patrouilles en Messerchmitt au-dessus de la Manche se poursuivent inlassablement. Il vole toujours avec son vieux camarade de promotion, le *Feldwebel* Sigfried « Sigi » Voss (1 victoire). Le 4 octobre, la *Rotte* repère un Bristol Blenheim au large de Calais :

« Le bombardier avait déjà fait demi-tour en direction de Douvres lorsque j'ai réussi à combler la distance qui le séparait de mon "2 jaune". Quelques coups de semonce ont rapidement fait comprendre aux occupants de l'appareil quelles seraient mes intentions s'ils s'obstinaient à poursuivre leur fugue. Le pilote posa la machine sur les flots à dix kilomètres de la côte française. Alors que les trois membres d'équipage sortaient leur dinghy, je signalai leur présence par radio à un de nos *Seenotflugzeuge* afin de les sortir de cette situation plutôt inconfortable. »

Derniers combats

Les missions, si elles deviennent routinières, ne sont pas exemptes de danger, comme Steinhilper en fait l'expérience

L'*Unteroffizier* Kurt Wolf, membre du « *Schwarm* Steinhilper » n'a pas perdu le sourire après un atterrissage inattendu aux commandes du « 15 jaune ». Cet incident ne figure pas dans la liste des pertes. Wolf aura moins de chance le 30 septembre 1940. Abattu près de Pearsmarch, cet aviateur terminera la guerre en captivité.
(Collection de l'auteur).

Ulrich Steinhilper

Été 1940. Deux Bf 109E de la 3. *Staffel* à Coquelles.

le 12 octobre. Impliqué dans un combat contre des Spitfire, il voit le Bf 109 « 3 jaune » (WNr. 5283) de son *Katschmarek*, Sigi Voss, se faire massacrer sur Ashford et il regagnera seul Coquelles avec trois impacts dans sa carlingue et beaucoup d'amertume. Le 27 de ce mois, Steinhilper décolle à 9h05 pour son 150e et dernier vol de guerre. Les 2e et 3e flottes aériennes lancent sur Londres l'une des attaques les plus massives effectués jusque là sur la capitale. Les pilotes de chasse sont au désespoir. Une tactique nouvelle imposait d'équiper des Bf 109 de deux bombes de 250 kg pour effectuer des raids éclairs sur l'Angleterre. Les huit rescapés du I./JG 52 ont reçu pour mission de couvrir un de ces groupes de *Jabo*. L'hélice de sa machine montrant des signes inquiétants, Ulrich est contraint de rebrousser chemin avec son *Rottenhund*, le *Feldwebel* Lothar Schieverhöfer. Les deux hommes vont tomber dans un piège tendu par le N° 74 *Squadron* sur l'estuaire de la Tamise. « *Achtung, Sie kommen ! Sie kommen !* ». L'attaque surprise ne permet pas aux deux Allemands de se couvrir mutuellement. Le *Pilot Officer* Peter Chester se débarrasse très vite du « 4 jaune » de Schieverhöfer, tandis que Steihnhilper tente d'échapper à l'attaque du *Sergeant* Bill Skinner en plongeant dans les nuages. Il réussira à semer son adversaire. À l'abri dans un cumulus, il se rend cependant compte qu'une rafale a touché son radiateur. La température dans l'habitacle devient très vite intenable. À 2 000 mètres, Ulrich coupe le moteur et lance un appel de détresse : « *Ici Eula 2a. Radiateur touché – je vais tenter d'atteindre la Manche. Confirmez* ».

Après une longue attente, la réponse fuse enfin :

« "*Compris Eula 2a. Le service de secours en mer a été averti. Ne tentez d'amerrir qu'en cas d'absolue nécessité. Songez à Geller !*" Je reconnus la voix du bon vieux *Hauptmann* Förster de la station au sol de Calais. Il me rappelait que notre adjudant, le *Leutnant* Christoph Geller, avait dû effectuer un atterrissage d'urgence dans la Manche quelques mois auparavant [le 30 août – NDA] et s'était noyé. Je ne me souciais pas d'un tel cas de figure. La situation semblait enfin s'améliorer. J'entendis mon chef d'escadrille à la radio. Celui-ci avait également intercepté mon message. "*Il me reste quelques gouttes de carburant. Je commence les recherches immédiatement. Le reste du groupe rentre pour faire le plein et reviendra ensuite vous couvrir.*" Les choses ne pouvaient aller mieux. Mes camarades protégeraient le secteur pendant que le service de sauvetage en mer s'occuperait de moi. J'avais auparavant participé à un épisode de ce type. À 500 mètres, j'ai dû remettre le contact car je commençais à attirer l'attention de la DCA. Comme la température d'huile augmenta à son tour, je coupai à nouveau l'allumage et poursuivis ma course en planant. En bas, la baie de Manston. Je volais maintenant en-dessous de la base des nuages et la communication était excellente. Mon chef (Kühle) confirma que les secours avaient bien décollé. Me retrouvant trop rapidement à 250 mètres, je relançai le moteur et poussai lentement la manette vers l'avant. L'écoulement d'air avait continué à faire tourner l'hélice si bien que je n'eus aucune peine à réveiller le moteur mais, au bout d'un moment, il devint poussif. Je relâchai la pression sur le manche tout en sachant qu'avec moins de puissance je n'étais pas en mesure de maintenir suffisamment ma hauteur. Je commençais à suer dans la carlingue, malgré la fraîcheur de ce mois d'octobre. Soudain le moteur lâcha. Il n'y eut pas de bang, juste un inquiétant silence. Je n'avais jamais connu cela avec le 109, à peine le bruit du vent lorsqu'il soufflait à 220 km/h. Il ne me restait donc qu'une seule alternative : sauter. Je lançai un ultime message : "*Ici Eule 2a – moteur coupé – je saute*". »

Ulrich s'extirpa non sans mal du cockpit et descendit en parachute tandis que son appareil s'écrasait dans un champ près de Canterbury. Retrouvé avec une cheville endolorie près du village de Chislet (Kent), il sera pris en charge par la *Home Guard* avant d'être conduit à « The Cage », le centre d'interrogatoires londonien pour prisonniers de guerre (au n° 8 de Kensington Palace Gardens). Le rideau venait de tomber sur la phase diurne de la bataille d'Angleterre. Cette journée marqua également la fin des opérations pour le I./JG 52 sur ce théâtre. Il avait obtenu 71 victoires contre la RAF, mais cela pour la perte de 27 pilotes – 10 tués ou disparus et 17 prisonniers. Le *Gruppe* était quasiment anéanti.

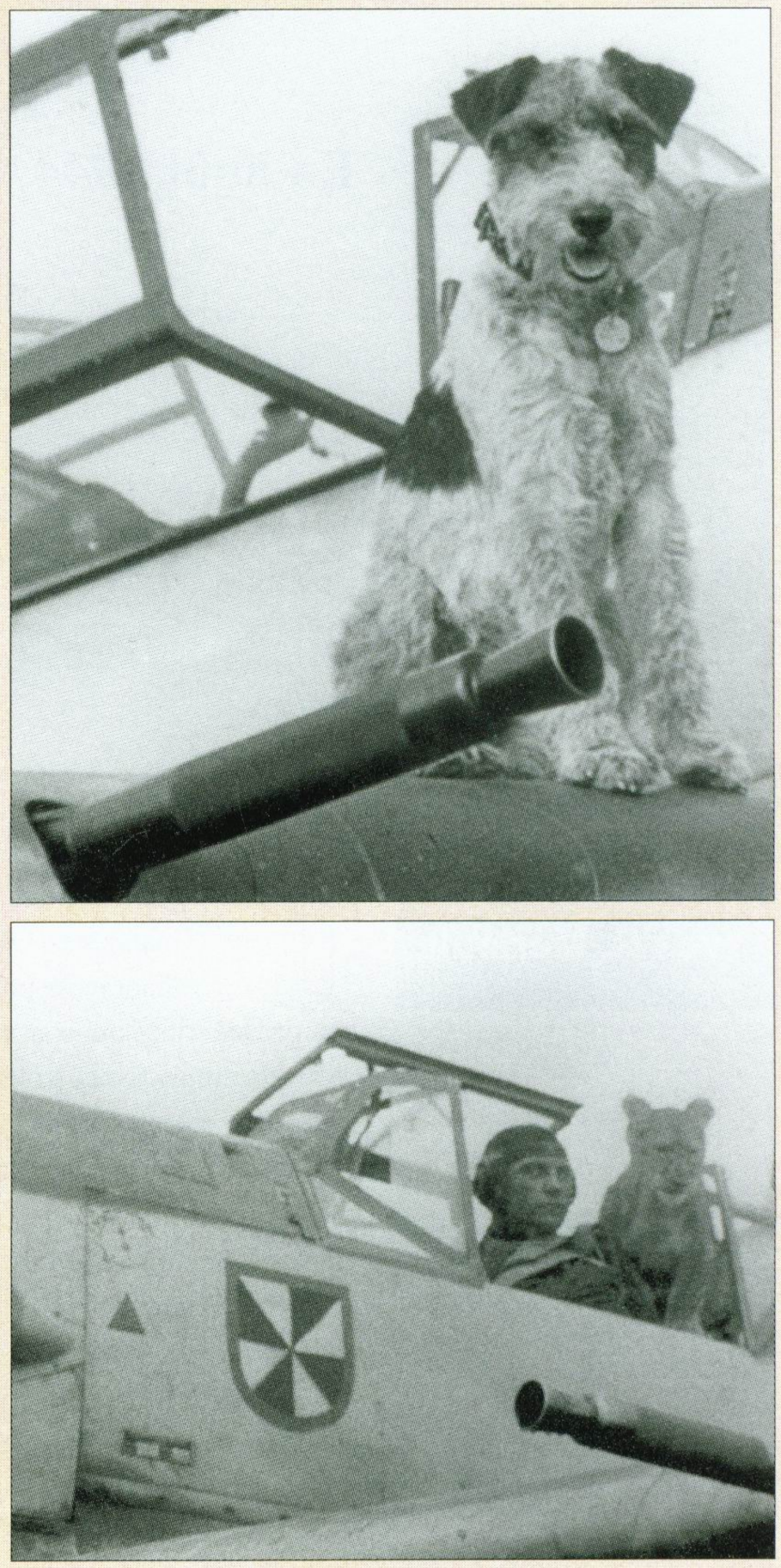
Roi de l'évasion

Après quelques jours passés dans la capitale, l'*Oberleutnant* Ulrich Steinhilper est envoyé au camp d'officier de Swansick, à 25 kilomètres au nord de Derby. L'aménagement est spartiate mais les conditions de détention correctes. Il y retrouvera de bons amis comme Albert Waller et Franz von Werra, le premier as de la *Luftwaffe* capturé par les Britanniques. En novembre, les détenus commencent à creuser un tunnel. Le 20 décembre, Werra et quatre compagnons vont s'y glisser et disparaître. Ils seront très vite repris. Steinhilper tire les conclusions de cette escapade. Lui aussi tenterait sa chance. Il demeure dans les Midlands jusqu'au début 1941 avant d'être embarqué sur le *Duchess of York* à destination d'Halifax, au Canada. Le 21 janvier, 1 100 prisonniers (250 officiers et 850 soldats de tous rangs) embarquent dans un train qui roulera sans escale jusqu'à l'autre bout du pays. Leur destination est le camp W situé à

proximité du Lac Supérieur (Ontario). C'est un véritable bagne. Il n'y a aucune commodité pour les prisonniers et un seul repas est servi tous les trois jours ! Face à ces conditions contraires à toute convention internationale, les détenus entament une grève de la faim. Leur action conduira à une nette amélioration de la vie quotidienne dans tous les camps d'internement situés sur le territoire canadien.

Comme bon nombre de ses compagnons d'infortune, Uli ne songe qu'à s'évader. Franz von Werra a finalement réussi, alors pourquoi pas lui ? Il élabore différents plans jusqu'à l'annonce du transfert de tous les officiers à Bowmanville, près de Toronto, au mois de novembre 1941. Grâce aux colis envoyés d'Allemagne ainsi qu'au matériel subtilisé ou fabriqué, l'aviateur réussit, le 23 avril, à se glisser au travers du double rideau de barbelés entourant le camp. Pris en auto-stop dans un premier temps, accroché à une locomotive ensuite, effectuant une marche longue de 75 kilomètres *in fine*, notre évadé réussit à gagner la ville d'Hamilton. Son incroyable odyssée prend fin au bout de 28 heures de cavale. Steinhilper est découvert par des cheminots et arrêté à Niagara, dernière gare avant le passage aux États-Unis (encore neutres). Le fugitif est reconduit *manu militari* à Bowmanville.

Nullement découragé, Steinhilper remet cela le 17 décembre 1941. Il parvient cette fois à couper les barbelés de l'enceinte avec une pince. Muni de faux documents, il est déterminé à passer la frontière, puis à rejoindre l'Amérique du Sud. Steinhilper voyage clandestinement à bord d'un train de marchandises jusqu'à Montréal. Après avoir erré une journée dans la capitale du Québec, il réussit à se glisser à l'intérieur du dépôt de la *Windsor Station*. Là, il s'attache sous une voiture de la Canadian Pacific. Il espère de cette façon atteindre New York. Repéré par un bagagiste, l'Allemand est extirpé sans ménagement de sa position par des policiers. Une chance dans son malheur, car il aurait probablement succombé au froid polaire sévissant alors au Canada, voire tué par des morceaux de glace ou des pierres jonchant les voies. Dispensé d'isolement après sa première escapade, le prisonnier n'échappera pas cette fois aux 28 jours infligés au Canada pour ce genre d'incartade. L'infatigable jeune homme profite de la période de quarantaine dans une cellule d'isolement pour concevoir un autre scénario. Ce sera le plus fou et le plus audacieux de tous. Bien décidé à intimider les locataires du camp, le nouveau commandant de Bowmanville avait engagé des ouvriers locaux pour consolider la zone de barbelés. Une aubaine pour deux officiers résolus de la trempe d'Uli Steinhilper et Hinnerk Waller. Le 18 février 1942, pendant la pause de midi, les deux *Oberleutnante* de la 3./JG 52 vont se faire passer pour des autochtones chargés de peindre les poteaux maintenant les barbelés à l'intérieur et à l'extérieur du camp. Muni de pots de peinture et d'échelles de fortune, le duo franchit les clôtures au grand jour, sans attirer l'attention des gardiens. Débute alors une nouvelle équipée qui conduit les fuyards jusqu'à la frontière américano-canadienne, à Brockville. Le fleuve Saint-Laurent qui sépare les deux pays est pris par de solides glaces, ce qui permet aux deux Allemands de le franchir à pied. De l'autre côté les attend un univers hostile, inhumain, infiniment blanc. C'est dans une confrontation avec les éléments impitoyables qu'Ulrich Steinhilper et Albert Waller avalent les kilomètres par dizaines en quatre jours. Mais le destin a finalement raison de leur détermination. Arrivé dans la ville de Waterton, notre duo décide de s'orienter et demande la route de Carthage à un indigène qui se révèle être... un policier en civil. Comble de malchance, l'homme a reçu leur signalement la veille même. En guise de réponse, les deux aventuriers se voient brandir un pistolet. Renvoyés dans un premier temps à Bowmanville, Ulrich et Albert sont ultérieurement transférés au camp N 20 à Gravenhurst (à 150 kilomètres au nord de Toronto). Loin d'être refroidis, ils commencent à creuser un tunnel et parviennent à s'y glisser avec cinq co-détenus, en décembre 1942. Tous seront repris à l'issue d'une vaste battue. Une dernière évasion rocambolesque est tentée par Steinhilper en juillet 1943. Cet essai n'est pas plus concluant. Interrogé sur les raisons qui l'ont poussé à prendre de tels risques, en frôlant la mort lors de cinq escapades périlleuses, notre interlocuteur répond simplement : « *Je n'ai fait qu'accomplir mon devoir d'officier, rien de plus !* ».



Inventeur de Word

Libéré tardivement en 1946, Uli rentre dans une Allemagne dévastée. Grâce à une parfaite maîtrise de la langue de Shakespeare – résultat de son séjour prolongé au Canada – il n'a aucune difficulté à décrocher un emploi de chauffeur de poids lourds et de bus pour le compte de l'armée américaine. En octobre 1948, il devient le premier Allemand à être embauché par la compagnie aérienne Pan American à Stuttgart. Cinq ans après, il rentre chez IBM-Allemagne en tant que commercial. Steinhilper devient un « as » de la vente de machines à écrire électriques. À la fin des années soixante, il travaille déjà sur le logiciel de traitement de texte informatique baptisé Word. En 1972, IBM lui accordera la paternité de ce programme mais lui en rachètera les droits pour une poignée de *deutsche Mark*. Édité et développé par Microsoft, Word est aujourd'hui utilisé par une foule d'individus. Retraité, Ulrich Steinhilper a relaté ses aventures dans trois intéressants ouvrages publiés en anglais chez *Independent Books* : *Spitfire on My Tail*, *Ten Minutes to Buffalo* et *Full Circle*. Un quatrième tome sur ses expériences dans la vie civile est actuellement en cours de rédaction.

FIN

En haut :
Seddy, le fidèle compagnon à quatre pattes d'Ulrich Steinhilper est ici immortalisé sur le Bf 109E de son maître.

Ci-dessus :
Franz von Werra photographié sur un aérodrome français en 1940 avec sa célèbre mascotte, le lionceau Simba. On note l'insigne de la JG 3 (Collection E. Mombeek)

L'auteur tient à remercier Ulrich Steinhilper et Peter Osborne pour leur aide.

Pour tout renseignement sur les livres d'Uli Steinhilper, passés, présents et à venir : www.steinhilper.de

Deux équipages français libres ont volé sur Mosquito. En août 1944, l'un d'entre eux prend part à l'anéantissement d'un groupe de SS dans la petite ville d'Égletons.

Yves R. Morieult

À LA MI-AOÛT 1944, la situation des troupes allemandes est critique sur le front de Normandie où la fameuse poche de Falaise est réduite depuis le 14 par les Alliés qui sont entrés à Alençon le même jour. Le 15, une armée franco-américaine a débarqué sur les côtes de Provence et entamé la libération du Sud de la France.

Quelques jours auparavant, dans la nuit du 10 au 11 août 1944, quelques dizaines de parachutistes français ont été largués sur le département de la Corrèze avec mission de harceler les garnisons qui gardent les axes routiers sur lesquels commencent à retraiter les colonnes ennemies. Ces parachutistes appartiennent au 4e *Squadron*, commandé par le capitaine Claude Wauthier, unité du 3e SAS (3e régiment de chasseurs parachutiste) du commandant Yves Conan.

Le 14 août, les parachutistes français apportent leur aide et leur expérience du combat aux différents groupes de maquisards qui encerclent une garnison ennemie retranchée dans les locaux de l'école Normale d'Égletons (à 30 km au nord-est de Tulle). Les parachutistes français n'ont que des armes légères et demandent par radio un parachutage d'armes lourdes et l'appui de la Royal Air Force. Comme les Allemands refusent de se rendre, un assaut est prévu pour le lendemain.

Dans la nuit, une unité importante de gardes mobiles, de la valeur d'un escadron, demande à rallier la Résistance et les officiers parachutistes sont particulièrement satisfaits lorsqu'ils apprennent que les nouveaux venus détiennent des armes lourdes alors qu'eux-mêmes, et les maquisards, n'ont qu'un armement léger. Mais les parachutistes sont désagréablement surpris par l'ambiance délétère qui règne entre les différents maquis d'obédience politique très différente et dont les buts ne sont pas toujours clairement définis par certains des chefs. Néanmoins, après discussion, il est décidé que les nouveaux venus attaqueraient les premiers vers 4 heures du matin pour prouver leurs bonnes intentions. Mais le chef du maquis FTP, furieux, ne respecte pas les ordres et ses hommes attaquent à 3 heures du matin. Ils sont non seulement rapidement repoussés mais leur déroute entraîne le repli d'une grande partie des autres maquisards.

Les parachutistes SAS se retrouvent pratiquement seuls mais attaquent néanmoins la garnison ennemie qui résiste, car bien pourvue en armes lourdes et soutenue par une aviation qui survole la position sans interruption dès le 16. Un Heinkel 111 est abattu le même jour par un des parachutistes. Le lendemain, une importante colonne blindée arrivant de Clermont-Ferrand est signalée et les quelques parachutistes français, n'étant pas en force suffisante, décident de se replier après trois jours de combats.

OBJECTIF EGLETONS

La RAF frappe

Le jour suivant, vendredi 18 août 1944, faisant suite à la demande d'appui aérien, quinze bombardiers légers Mosquito décollent aux environs de 16 heures de la base de Lasham, dans le sud de l'Angleterre. La plupart d'entre eux appartiennent au N° 613 *City of Manchester Squadron* du 138 *Wing* (escadre) du 2 *Group* (division aérienne) de la 2nd *Tactical Air Force* britannique.

Ce sont d'abord quatorze Mosquito qui prennent l'air, deux par deux, entre 15h59 et 16h02, puis un quinzième, piloté par le *Group Captain* L.W.C. Bower, de l'état major du 2 *Group*, à 16h06 mais qui se pose 30 minutes plus tard pour une raison inconnue.

L'heure de décollage, en milieu d'après-midi, est inhabituelle car le 613, comme les autres *Squadrons* de Mosquito du *Two Group*, est surtout spécialisé dans les missions de nuit, missions « intruders » de harcèlement des troupes ennemies. Cette sortie du 18 août 1944 est commandée par le *Wing Commander* C.W.M. Newman DFC, *Commanding Officer* du 613 depuis le 8 juillet. Mais le patron du *Two Group* lui-même, l'*Air Vice-Marshal* Basil Embry, DSO *and two Bars*, 42 ans, participe à l'opération pour observer le *Squadron* en action. Malgré son âge et ses responsabilités, il a pour habitude de participer le plus souvent possible aux missions importantes et dangereuses avec ses équipages, ce qui en fait un chef très aimé et respecté par ses hommes.

Ce 18 août, les douze Mosquito du 613 et le PZ222 de l'AVM Embry, emportent en soute deux bombes de 500 livres (225 kilos) et, installé sous chaque aile, un lourd réservoir supplémentaire de 200 gallons (Imp.) d'essence (env. 900 litres).

Le quatorzième appareil est un Mosquito Mk IV de l'unité photographique du 2 *Group*. Sa charge de bombe est identique à celle des Mk VI. Son équipage est composé du *Flight Lieutenant* A.V. « Vic » Hester, pilote, et du *Flying Officer* Ted Moore, cameraman chargé de prendre des photographies de l'objectif. Leur Mosquito est le DZ383 qui a la particularité d'être baptisé THE QUERY (la question), parce qu'il n'appartient en propre à aucune unité du 138 *Wing*, et porte uniquement sur son fuselage un grand point d'interrogation à l'exclusion de tout autre code réglementaire.

L'équipage de l'un des Mosquito du 613 *Squadron*, le HR188 (SY-H), est français : son pilote est le sous-lieutenant René Puyt, 33 ans, et son navigateur bombardier, le sous-lieutenant Jacques Murray, 24 ans. Les deux hommes se sont engagés tous les deux dans les forces de la France libre dès l'été de 1940, le premier en Afrique équatoriale et le second en Grande-Bretagne. Après de multiples aventures individuelles sous tous les cieux, ils ont été affectés au 613 fin 1943 et ont formé un équipage opérationnel dès le mois de mai 1944.

Mission sur Égletons

Les quatorze Mosquito se dirigent à très basse altitude et à grande vitesse vers la France et atteignent sans encombre la zone de l'objectif après environ deux heures de vol. Le bombardement, effectué en deux vagues, est un succès : d'abord les sept premiers Mosquito équipés de deux bombes à détonateur retard de 11 secondes, et dans la foulée, les sept autres chargés de deux bombes à allumage instantané, soit 24 bombes au total, pour un poids d'un peu plus de 6 tonnes.

L'un des Mk VI, touché au cours de l'action, ne rentre pas mais l'équipage, sain et sauf, réussira à regagner l'Angleterre quelque temps après. Les treize Mosquito restant atterrissent aux environs de 20 heures, mission accomplie.

Le rédacteur de l' *Operations Record Book* (journal de marche) du 613 note :

> « the target was an en-school building at Egletons, 50 miles SE Limoges which was believed to be in use as an SS troops barracks. The operation was in support of the maquis. *Et il ajoute un peu plus loin :* At least 20 direct hits were obtained, and the target building was almost completely destroyed. »

Après la guerre, l'ancien commandant du *Two Group*, devenu l'*Air Chief Marshal* Sir Basil Embry, a écrit ses souvenirs parus en Grande-Bretagne sous le titre *Mission Completed.*

Jacques Murray

Jacques Murray est né en février 1920 à Paris. Étudiant à l'école des Beaux-arts, il est mobilisé comme deuxième classe à Orléans dans l'arme du train le 9 juin 1940. Quelques jours plus tard, devant l'avance des troupes allemandes, il part sur ordre vers le Sud, accompagné par un de ses camarades.

Après plusieurs jours, ils se retrouvent sur les quais de Saint-Jean-de-Luz et embarquent sur un navire avec des troupes polonaises à destination de l'Angleterre. Les deux hommes s'engagent début juillet dans les forces du général de Gaulle et prennent, comme beaucoup de leurs camarades, un pseudonyme à consonance anglaise.

Le soldat Murray est un temps condisciple du futur général Henri de Bordas (compagnon de la Libération) et du futur amiral Philippe de Gaulle, à l'école navale de la France libre, fin 1940 et début 1941. Mais il n'a pas la vocation et demande à suivre une formation de pilote. Il est rétrogradé et nommé caporal-chef, mais il est en définitive sélectionné pour suivre les cours de navigation aérienne dans une école de la RAF, école qu'il rejoint en septembre 1941. Breveté observateur en mars 1942, il est promu en quelques jours, successivement, sergent, sergent-chef puis adjudant. Fin mars, avec plusieurs camarades, il est muté au Moyen Orient pour aller renforcer le groupe *Lorraine*. Avec plusieurs autres aviateurs français, il se retrouve en juillet dans une *Operational Training Unit* au Kenya où l'on forme des équipages de Blenheim. À sa sortie de stage, l'adjudant Murray est proposé par ses instructeurs pour le grade de sous-lieutenant. Il lui faudra attendre février 1945 pour être nommé à ce grade, à titre temporaire, par un état-major peu soucieux de la carrière de ceux qui étaient au combat.

Puis, malgré l'avis contraire des autorités de la RAF, l'état-major français de Londres décide de ramener sur l'Angleterre les personnels pour y reformer le groupe *Lorraine*. Murray et trente de ses camarades embarquent sur un navire, torpillé quelques jours plus tard par un sous-marin allemand au large des côtes orientales de l'Afrique du Sud. Miraculeusement, les Français réussissent à embarquer sur plusieurs canots et sont récupérés plusieurs jours après, sains et saufs.

De retour en Grande-Bretagne fin décembre 1942, l'adjudant Murray et ses camarades se rendent compte que rien n'a été fait pour les accueillir et que le nouveau groupe *Lorraine* n'existe que sur le papier. Il est donc encore une fois muté en école pour un nouvel entraînement. Enfin, il est affecté début avril 1943, en équipage au 342 *Squadron Lorraine* qui vient d'être recréé. Pour différentes raisons, indépendantes de sa volonté, il n'y reste pas et fin août 1943, il est muté à l'état-major des FAFL à Londres.

Mais le poste ne l'intéresse pas et il s'arrange pour se faire affecter, fin novembre, comme navigateur bombardier dans un *Squadron* de Mosquito. En mars 1944, il apprend qu'il est promu aspirant à compter du 1er janvier. Ce grade de sous-officier n'existant pas dans la Royal Air Force, il est assimilé « *acting Pilot Officer* », c'est-à-dire provisoirement sous-lieutenant si l'on veut donner grossièrement une équivalence française.

En février 1944, après quelques semaines d'entraînement, il effectue plusieurs missions avec des pilotes britanniques jusqu'à ce que, à la fin du mois, il forme équipage avec un pilote français, le sous-lieutenant René Puyt affecté au 613 *Squadron* depuis la fin novembre. En réalité, pendant les mois de mars, avril et début mai 1944, les deux Français vont voler uniquement pour des missions d'entraînement qu'ils auraient dû effectuer en OTU. Enfin, le 14 mai 1944, ils partent ensemble pour leur première mission de guerre, une sortie de nuit de 2 heures 30.

Début septembre, arrivé à la fin de son tour d'opérations avec 38 missions de guerre dont 33 de nuit, l'aspirant Murray est mis au repos par la RAF et il est à nouveau muté en état-major à Londres puis à Paris. Il est promu sous-lieutenant de réserve, à titre temporaire, en février 1945. Il assiste pendant quelques jours au procès de Nuremberg puis, en juillet 1946, se fait démobiliser. Il prend la suite de son père, déporté et disparu dans les camps nazis (Auschwitz), à la tête de l'entreprise familiale de travaux publics. Pendant près de quarante ans, il a dirigé plusieurs grandes entreprises en France (Sicli-France) et à l'étranger (actuellement *Chairman* de London Security et d'autres sociétés)

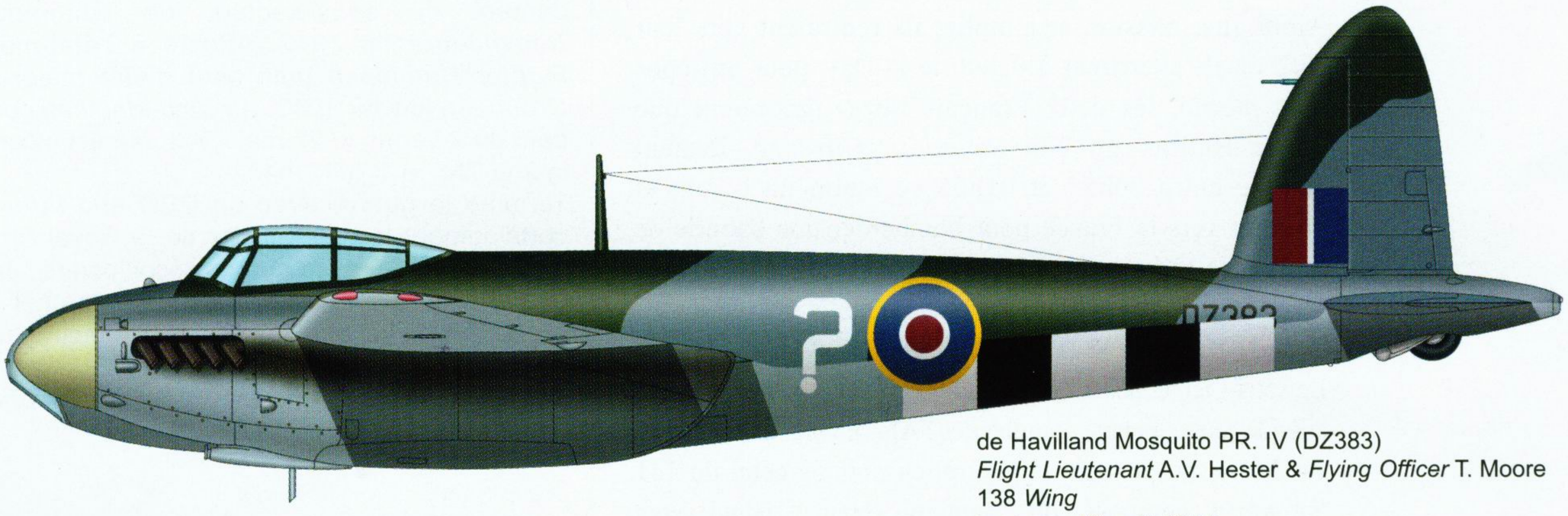
Chevalier de la Légion d'honneur par décret du 19 novembre 1945, officier de la Légion d'honneur le 31 décembre 1958, Croix de guerre 1939-45 avec deux citations, médaille de la Résistance française par décret du 3 août 1946, *Air Medal* (US) et titulaire de plusieurs distinctions honorifiques britanniques.

La façade de l'École nationale professionnelle ou ce qu'il en reste après le passage des Mosquito.
(Photo S. Dupuis, courtoisie bibliothèque municipale d'Égletons)

René Puyt

René Puyt, né le 2 juillet 1911 à Anglet, dans les Pyrénées Inférieures (Atlantiques aujourd'hui), s'engage dans l'armée de l'Air en décembre 1929. Il effectue sa formation de pilote à Pau au début de l'année 1930 et obtient son brevet à l'issue. Nommé caporal pilote le 1er octobre, il est muté à Avord. Promu caporal-chef en mai 1931, puis nommé sergent en octobre de la même année, il est désigné pour servir en Indochine où il débarque à Haiphong en avril 1933. Il rentre en France en juin 1936 et, à l'issue de son congé de fin de campagne, il est affecté au 4e bataillon de l'Air en novembre. Il est promu sergent-chef à compter du 1er janvier 1937. Adjudant le 1er avril 1939, il débarque à Pointe Noire en mai de la même année. En service au Tchad, il se rallie au mouvement de la France libre à la fin août 1940 (matricule FAFL 31.207). En 1941-42, il est le pilote personnel du général Leclerc pendant la campagne du Fezzan. Muté à Damas en août 1942, il est affecté en Grande-Bretagne début 1943, où il effectue un passage dans des unités d'instruction de la RAF avant de rejoindre le 342 *Free French Squadron Lorraine* en juin 1943, époque où il est nommé sous-lieutenant.
Il est affecté ensuite au 613 *City of Manchester Squadron* sur Mosquito où il rencontre l'adjudant Murray, son futur navigateur. Lieutenant en juin 1944, après son tour d'opérations, il rentre en France en mars 1945 pour être affecté au groupe de transport 3/15. Muté au GT 2/61 *Maine* en juillet 1947, il part à Madagascar en août de la même année et y sert jusqu'en janvier 1948. Nommé capitaine en octobre de la même année, il est muté comme commandant de l'escadrille de liaison à Aix-en-Povence. Affecté au groupe de transport 2/61 *Franche Comté*, le capitaine Puyt débarque en Indochine en janvier 1951. Rapatrié pour fin de séjour en juillet 1952, il est successivement affecté au GT 1/61 en octobre, à la section aérienne de sauvetage en mer d'Istres en janvier 1953 avant de rejoindre l'école de l'air de Salon-de-Provence en novembre 1953. Il est décédé en service aérien commandé à Salon-de-Provence le 8 mai 1956.
Il était officier de la Légion d'honneur, titulaire de la médaille de la Résistance française, de la Croix de guerre 1939-45 avec 2 palmes, de la Croix de guerre des TOE avec 4 citations dont 2 palmes et de plusieurs autres décorations françaises et étrangères. Il totalisait plus de 5 700 heures de vol et avait effectué 228 missions de guerre dont 49 pendant la Seconde Guerre mondiale.

de Havilland Mosquito FB. VI (HR188)
Sous-lieutenants René Puyt & Jacques Muray
N° 613 *Squadron*
Lasham, 18 août 1944.



de Havilland Mosquito PR. IV (DZ383)
Flight Lieutenant A.V. Hester & *Flying Officer* T. Moore
138 *Wing*
Lasham, 18 août 1944.

© P-A. Tilley - 2005

Objectif Egletons

Cet ouvrage fut traduit en français et publié en 1958 aux Presses de la Cité sous le titre *Mission Accomplie.* Sir Basil Embry y relate, dans un très court passage, la mission sur Égletons :

« Une autre mission spéciale intéressante fut exécutée pour appuyer le maquis à Égletons, à quelque quatre-vingts kilomètres de Limoges. L'objectif était une école utilisée comme cantonnement par un fort détachement allemand. Volant à quinze mètres, nous réussîmes la surprise totale. Opération qui était le type même d'un grand nombre d'actions que nous menâmes dans de vastes secteurs de l'Europe occupée, pour appuyer diverses forces de l'Intérieur. »

Dans le carnet de vol du sous-lieutenant René Puyt, dont c'est la 30e mission sur Mosquito, on lit à cette date du 18 août 1944 : « *Day ops – 4.05 – bomber Building South of Vichy* ».

Dans son compte rendu mensuel d'activité, rédigé le 5 septembre 1944, son navigateur bombardier, le sous-lieutenant Murray, écrit au général de division, commandant les forces aériennes françaises en Grande Bretagne et rend compte de sa 34e mission :

« 18 août 1944 (34) : mission de jour. En rase-mottes. Très spéciale. Le maquis assiège une bâtisse dans laquelle se trouvent 300 Nazis SS et les FFI ne pouvant les déloger appellent la RAF. Notre *Squadron* (le 613) est désigné pour ce travail. Il s'agit d'une grande maison qui se trouve en plein cœur d'une petite ville appelée Égletons au sud de Vichy et il faut bombarder avec grande précision pour éviter d'endommager les maisons... *[une ligne non lisible]* parmi la population. Nous arrivons en rase-mottes à 12 Mosquito vers 6 heures du soir et lâchons nos bombes, le tout suivi d'une attaque au canon. Aucune bombe n'est tombée en dehors de l'objectif. Nous ne perdîmes qu'un seul avion au cours de cette opération. Le lendemain, nous reçûmes un télégramme nous informant que les 300 SS avaient été tués. Environ 25 Boches à terre au tableau de chasse de chaque équipage (douze et demi chacun). Ce fait fut largement commenté dans toute la presse aéronautique anglaise. »

Pour la petite histoire, cet équipage *Free French* du 613 avait été, dans la nuit du 5 au 6 juin 1944, très probablement le premier équipage français à voler en opérations sur la Normandie, quelques heures avant le débarquement. Décollage de Lasham à bord du Mosquito LR374 (SY-W) à 23h50 le 5 juin, avec pour objectif la circulation ennemie sur la route entre Vire et Flers-de-l'Orne. Alors que, mission accomplie, ils rentraient vers leur base où ils atterrirent à 02h40 le D-Day, pour un repos bien mérité, les deux Français libres ignoraient que douze Halifax du 346 *Squadron Guyenne*, avaient décollé entre 00h55 et 01h05 ce matin du 6 juin et volaient vers la France pour bombarder une batterie de canons de 155 située à Maizy, près d'Isigny. C'était la 3e mission de guerre du 346 *Squadron* depuis sa création en Grande-Bretagne le 1er mai 1944.

Le sous-Lieutenant René Puyt et l'aspirant J. Murray ont été aussi le seul équipage complet des FAFL à voler dans la RAF sur Mosquito pendant la guerre, en plus de celui du 141 *Squadron* composé du capitaine Henry Bundervoet d'Hautecourt et de l'aspirant Charles Kocher, tués tous deux au retour d'une mission de nuit le 9 juin 1944.

FIN

Sir Basil E. Embry

Sir Basil E. Embry, né en février 1902, s'engage dans la Royal Air Force en 1920. Il est nommé *Pilot Officer* le 29 mars 1921 et obtient son brevet de pilote la même année. Volontaire pour servir outremer, il est affecté en Irak à la fin de l'année 1922 et commence un tour d'opération de trois ans au 45 *Squadron*. Est décoré de l'*Air Force Cross* le 1er janvier 1926 alors qu'il vient d'être muté au 30 *Squadron* le mois précédent. Rentre en Grande Bretagne au printemps 1927. Est promu *Flight Lieutenant* en 1927. Après diverses affectations comme instructeur il est muté aux Indes au début de l'année 1934. Promu *Squadron Leader* en 1936 il commende le 20 *Squadron* d'octobre 1937 à la fin septembre 1938. Sa participation à diverses campagnes pendant son séjour lui valent de recevoir le très convoité *Distinguished Service Order* le 13 septembre 1938, premier d'une rare série de quatre. *Wing Commander* en fin 1938, il sert à l'état major de la RAF aux Indes. Il est rapatrié après ce long séjour au début de l'année 1939.

Il est nommé à la tête du 107 *Squadron* le 11 septembre 1939. Abattu par la *Flak* le 27 mai 1940 dans la région de Saint-Omer, alors qu'il venait d'être nommé *Group Captain*, il réussit à rejoindre la Grande-Bretagne le 2 août. Reprend volontairement ses galons de *Wing Commander* pour commander un *Wing* de chasse de nuit à la fin du même mois. Promu à nouveau *Group Captain*, chef. du secteur de Wittering en décembre 1940. Détaché à la *Desert Air Force* comme chef d'état-major en octobre 1941. Est à Malte en janvier 1942.

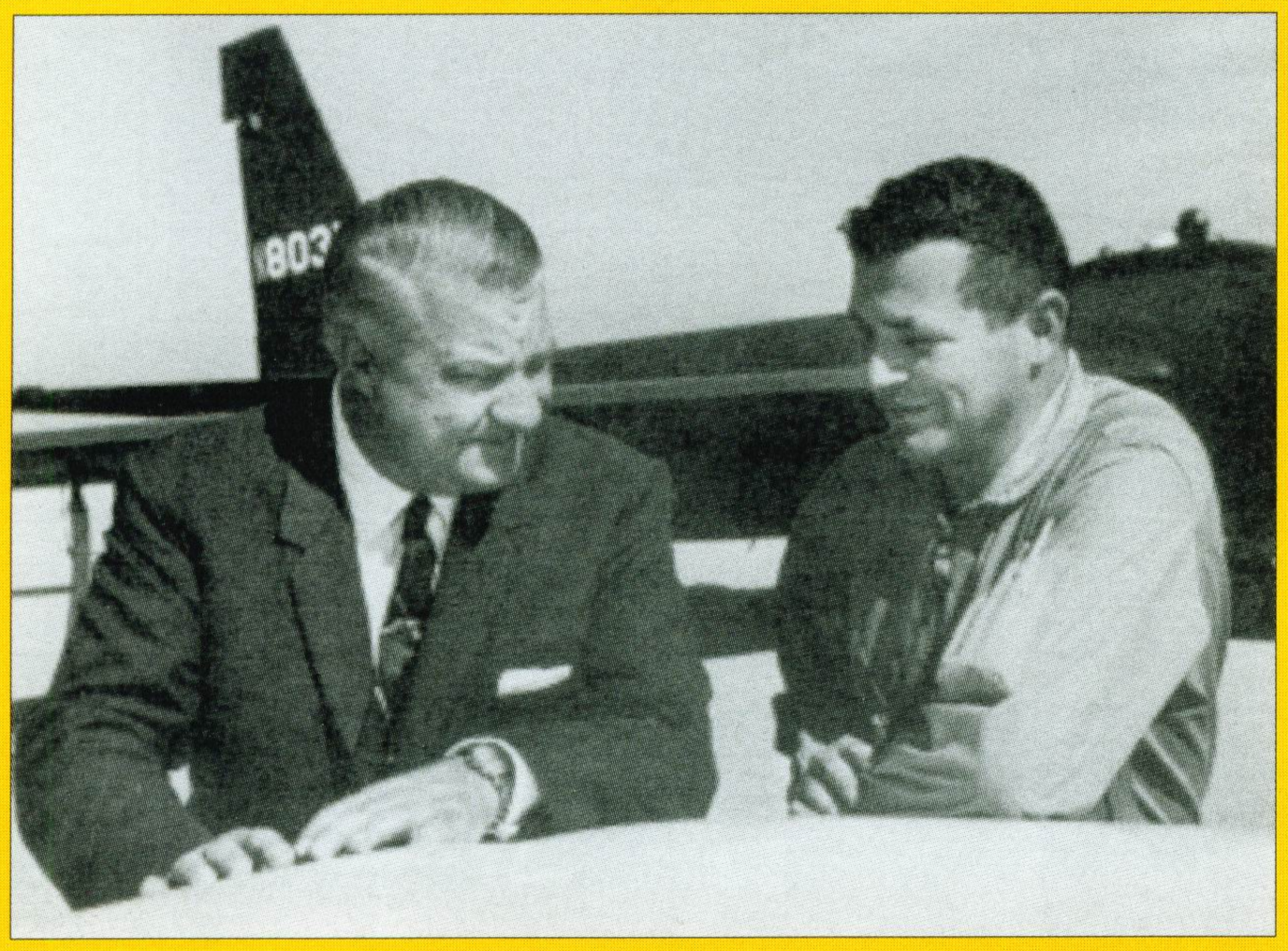
Rentre en Grande-Bretagne, et reprend le commandement de son secteur de Gattering. *Air Commodore* fin 1942. Affecté à l'état-major du *Fighter Command* puis chef d'état major du 10 *Group* en janvier 1943. *Air Vice-Marshal,* commandant du 2 *Group* le 27 mai 1943, qui est incorporé à la 2nd TAF le 1er juin 1943.

Termine la guerre avec un DSO *and three Bars*, certainement le seul officier de la Royal Air Force dans ce cas. Après la guerre, reçoit divers commandement, dont celui de commandant en chef « Air » de l'OTAN de juillet 53 à janvier 56, adjoint du maréchal Juin. Décédé en 1977.

DSO *and three Bars*, DFC, AFC *mentionned in despatches*.

Notre page centrale

« Kelly » Johnson



Kelly Johnson (à gauche) en compagnie de Francis Gary Powers peu après la libération de ce dernier des geôles soviétiques. Comme on s'en souvient, ce denier avait eu la malencontreuse idée de se faire descendre à bord d'un U-2 le 1er mai 1961.
(Lockheed Aircraft Corp.)

Parmi les ingénieurs de grand talent que le monde de l'aéronautique a connus, Kelly Johnson fait incontestablement partie du peloton de tête.

Né de parents suédois dans un bled du Michigan le 27 novembre 1910, le jeune Clarence Leonard passe un diplôme d'ingénieur en 1932. À la recherche d'un emploi, il se présente chez Lockheed à Burbank (Californie), mais son cursus est jugé insuffisant. Il retourne alors à l'université et obtient une maîtrise en ingénierie aéronautique. Cette fois, il décroche un poste chez Lockheed comme concepteur de machines-outils.

Il se fait vite remarquer et, petit à petit, gravit les échelons dans la jeune société. Il participe à l'élaboration des plans des Electra et Super Electra et du Lodestar, puis est nommé ingénieur en chef en R&D en 1938. Il intervient alors directement sur le projet du P-38 Lightning.

Accompagnant l'un de ses patrons en Grande-Bretagne pour négocier la vente du Hudson, il est contraint de revoir sa copie : « *Ils nous ont dit que les bombes devaient aller sous le plancher, qu'ils avaient besoin d'armes qui tirent vers l'avant et d'une dizaine d'autres choses. Alors, j'ai redessiné l'avion dans ma chambre d'hôtel pendant deux jours selon le désir des Britanniques et ils nous ont passé une commande de 200 exemplaires* ».

Le premier appareil qu'il va concevoir seul est le P-80 Shooting Star, le premier « vrai » chasseur à réaction américain.

« *À cette époque, nous manquions de place parce que nous étions occupés à construire 17 P-38, 4 B-17, 6 versions du Hudson et du Lodestar par jour, 28 avions. J'ai obtenu de ma direction d'émigrer vers une vieille usine désaffectée près de la soufflerie. Nous avons monté des cloisons avec des caisses d'emballage des moteurs Wright et fabriqué un toit avec un chapiteau de cirque.* »

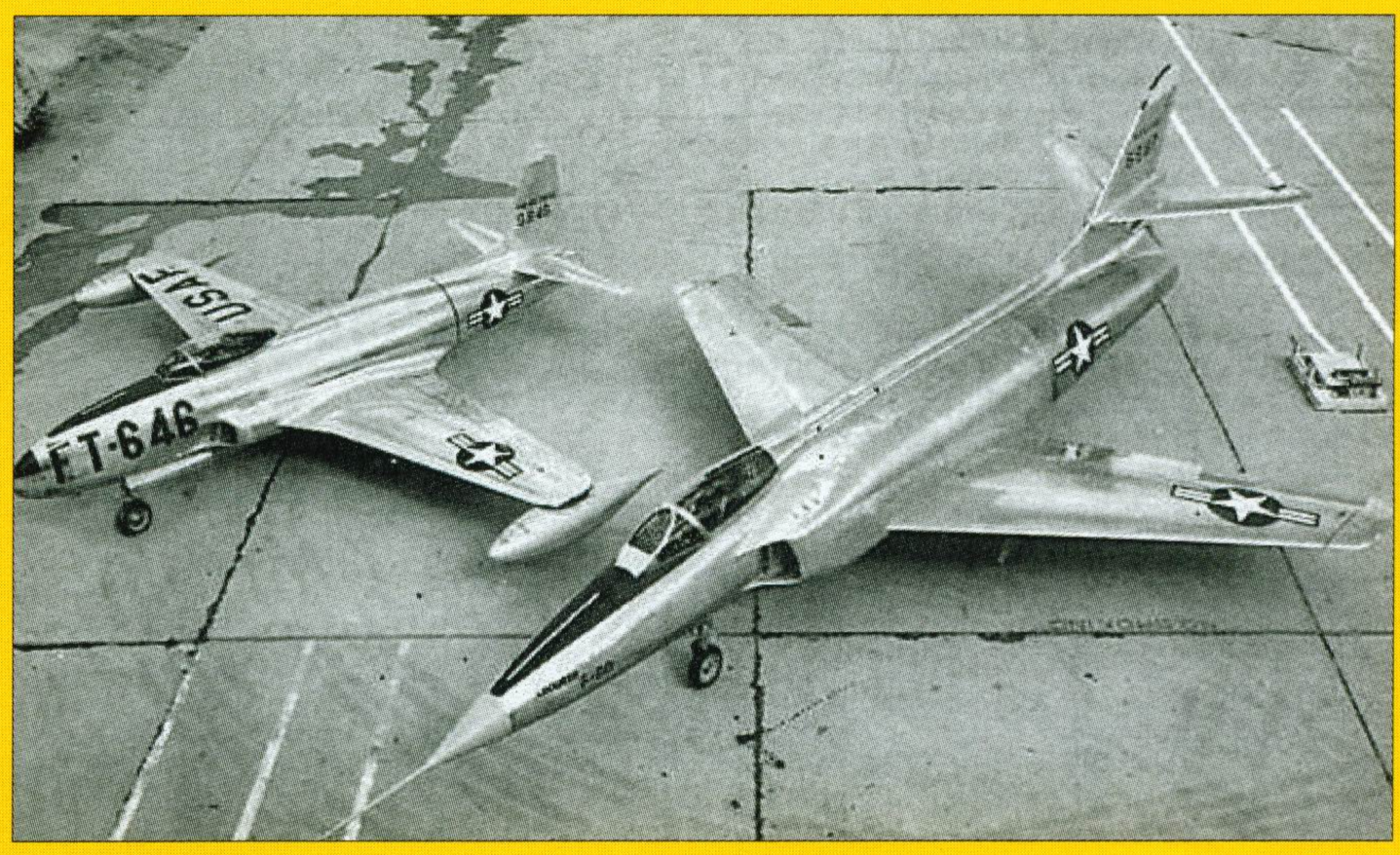
L'étude du P-80 est évidement « top secret » et les activités de Kelly Johnson sont des plus mystérieuses aux yeux de ses collaborateurs. L'un d'entre eux suggère un jour qu'il doit être en train de fabriquer une sorte de breuvage, comme le font deux personnages de la bande dessinée *Skonk Works* d'Al Capp. Le nom, légèrement transformé en *Skunk Works* (ateliers du skuns), est resté.

Par la suite, Kelly Johnson participe à la construction du P2V Neptune, du Constellation et du C-130 Hercules. Lui-même travaillera directement sur l'étude du XF-90 Interceptor (premier chasseur équipé de commandes de vol électriques et d'une post-combustion), du X-7 Ramjet (véhicule de recherche expérimental), du T-33, du F-94 Starfire, du F-104 Starfighter, du U-2, du C-140 Jetstar et, pour terminer, du SR-71.

En 1952, il est nommé ingénieur en chef à l'usine de Burbank, puis occupe divers postes au sein de conseil d'administration du groupe jusqu'à celui de vice-président senior en 1969. Il prend sa retraite en 1975, mais continue à travailler à temps partiel comme consultant pour Lockheed. Il démissionne de son poste d'administrateur en 1980.

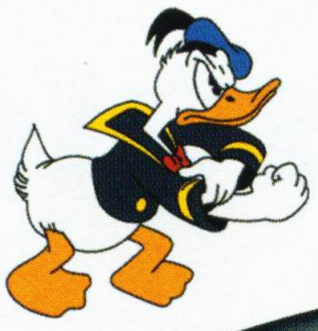
Clarence L. Johnson décède dans un hôpital de Los Angeles après une longue maladie le 21 décembre 1990.

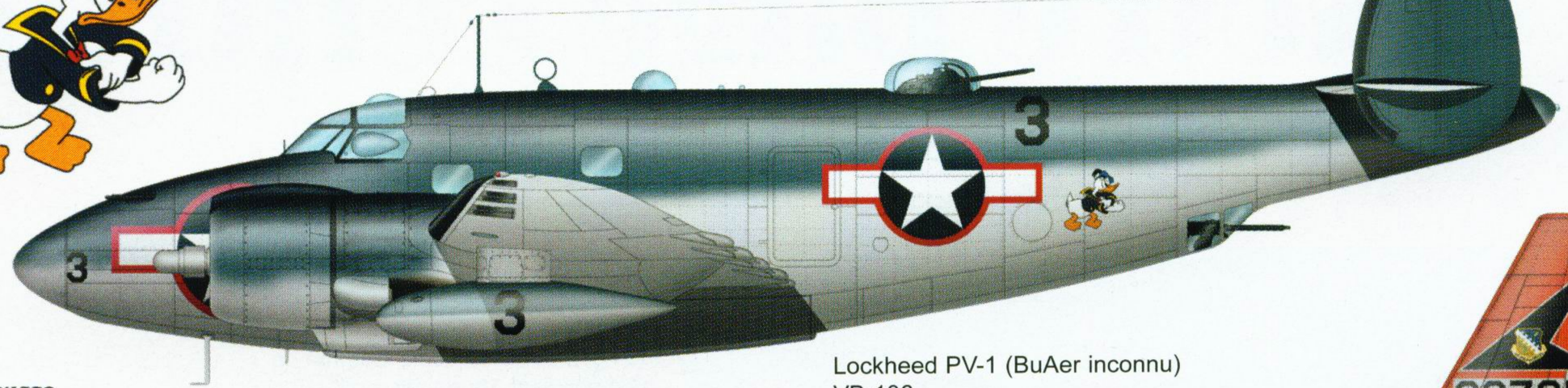
Les honneurs et les distinctions dont il a fait l'objet sont trop nombreux pour être tous cités, mais il a été décoré deux fois par le Président des États-Unis, en 1964 par Lyndon B. Johnson et en 1983 par Ronald Reagan



Deux réalisations de Kelly Johnson, le célèbre T-33 qui formera des dizaines de générations de pilotes dans le monde entier, et le XF-90, premier avion Lockheed à franchir le mur du son.
(Lockheed Aircraft Corp.)

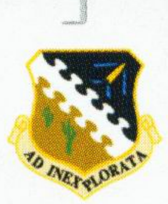
Comme tous les PV-1 construits dans l'usine de Vega (Californie), celui-ci a été décoré par les dessinateurs des studios Disney voisins du site.

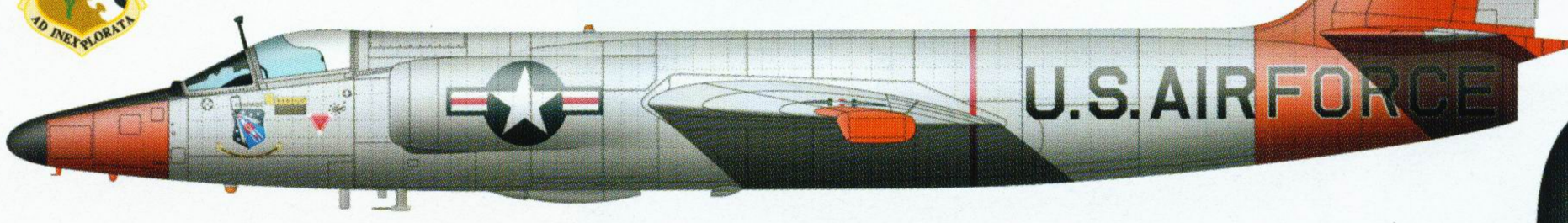




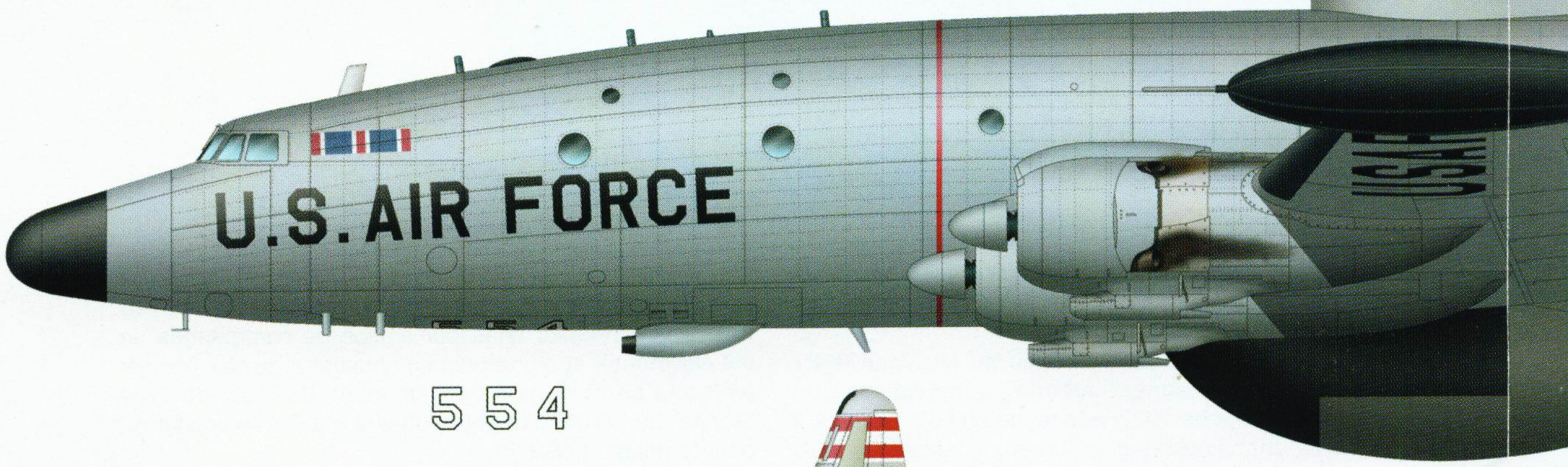
Lockheed PV-1 (BuAer inconnu)
VB-136
Adak (AK), été 1943.

Lockheed F-80
Colonel Bruce
412th *Fighter G*
March Field (C





Lockheed U-2A (56-6701)
Air Force Flight Test Center
Edwards AFB (CA), années 60.

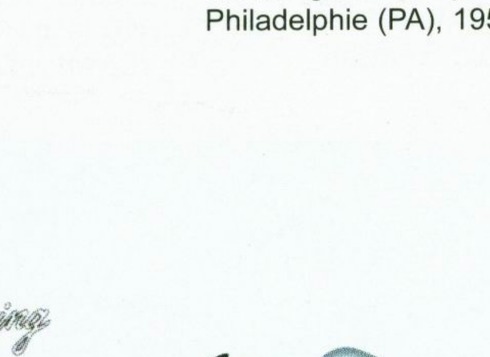


554

Lockheed F-94C-1-LO (41-13562)
111th *Fighter Group* - Pennsylvania Air National Guard
Philadelphie (PA), 1958.

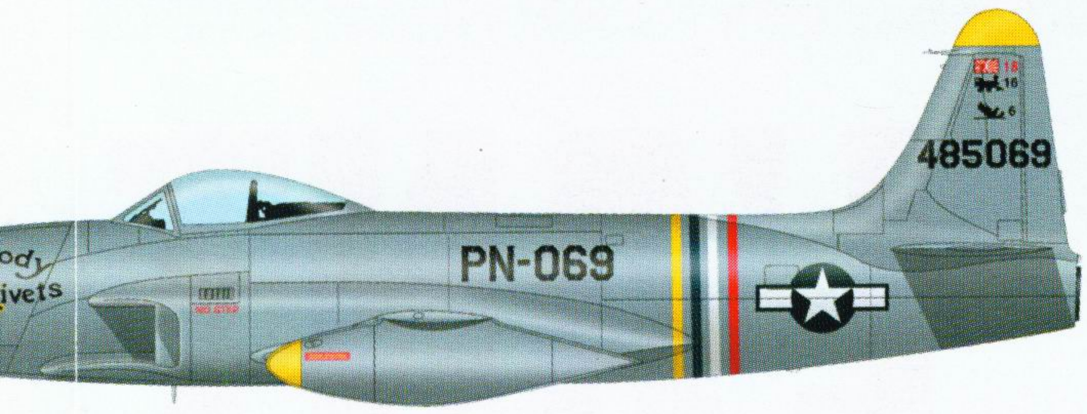
Lockheed P38M (44-26865)
Lockheed Aircraft Corporation
Fairbanks (CA), 1945.

Lockheed F-10
Tennessee Air
Nashvile AFB (



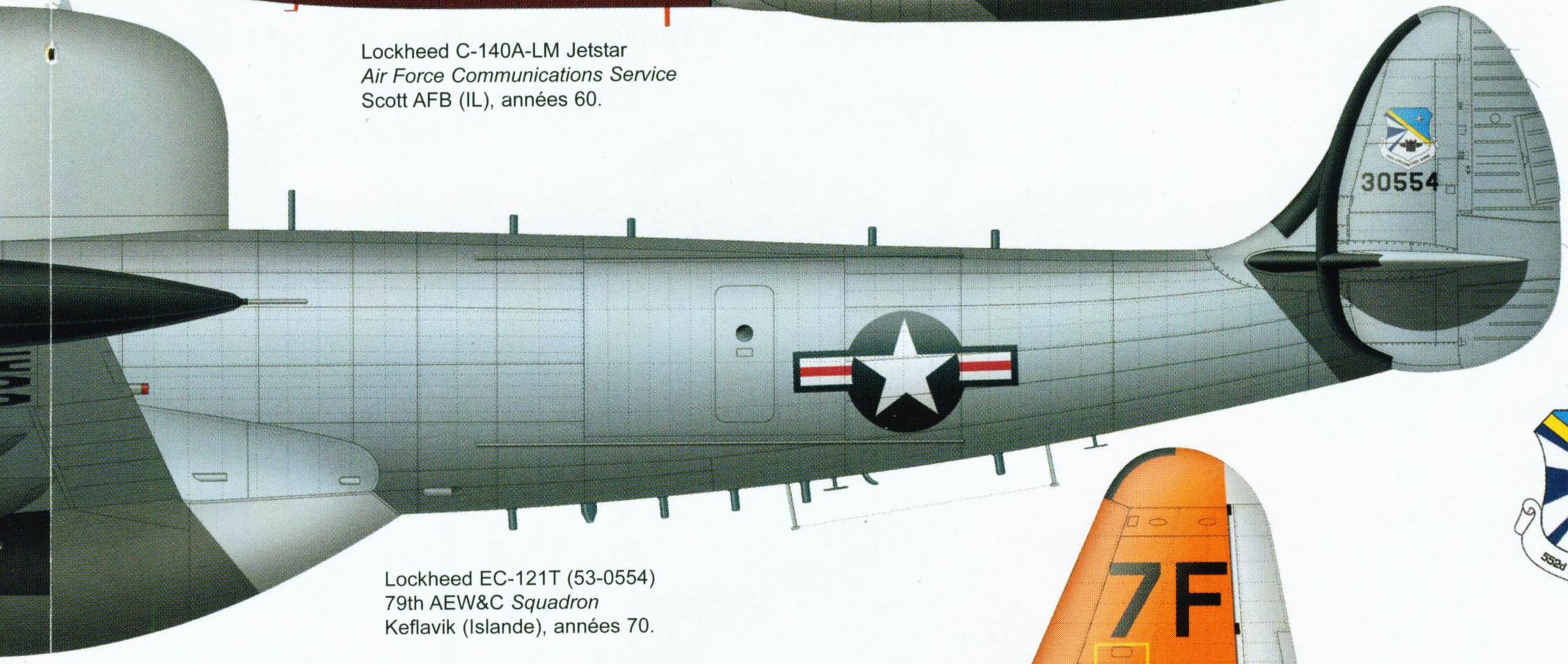
© P-A. Tilley - 2006

Skunk works



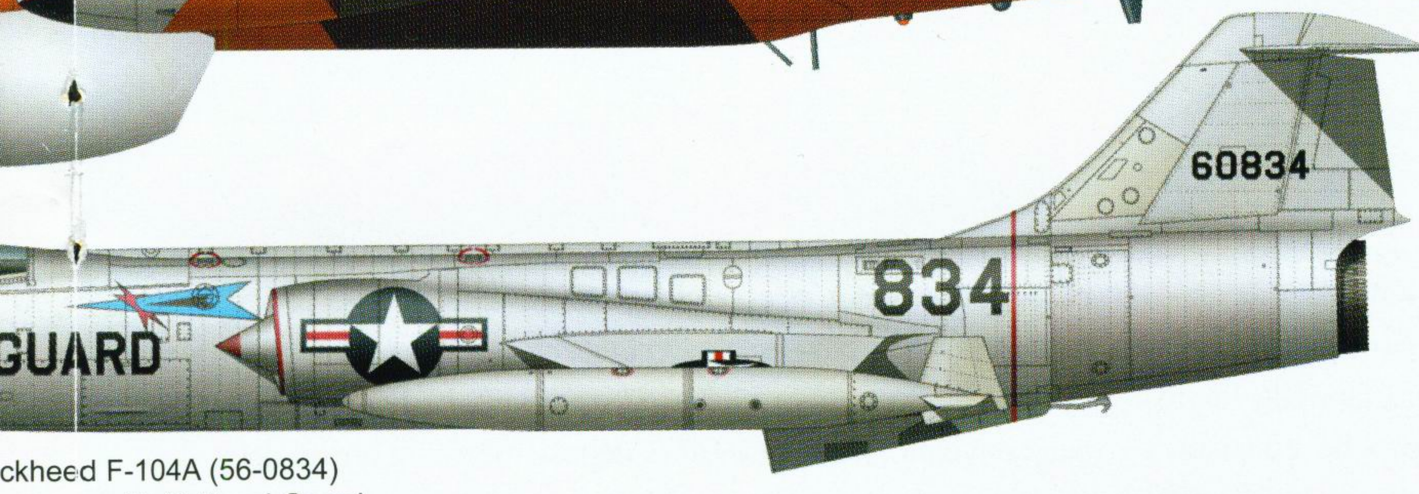
ckheed F-80A-1-LO (44-85069)
lonel Bruce K. Holloway
2th *Fighter Group*
rch Field (CA), 1946.

Lockheed C-140A-LM Jetstar
Air Force Communications Service
Scott AFB (IL), années 60.

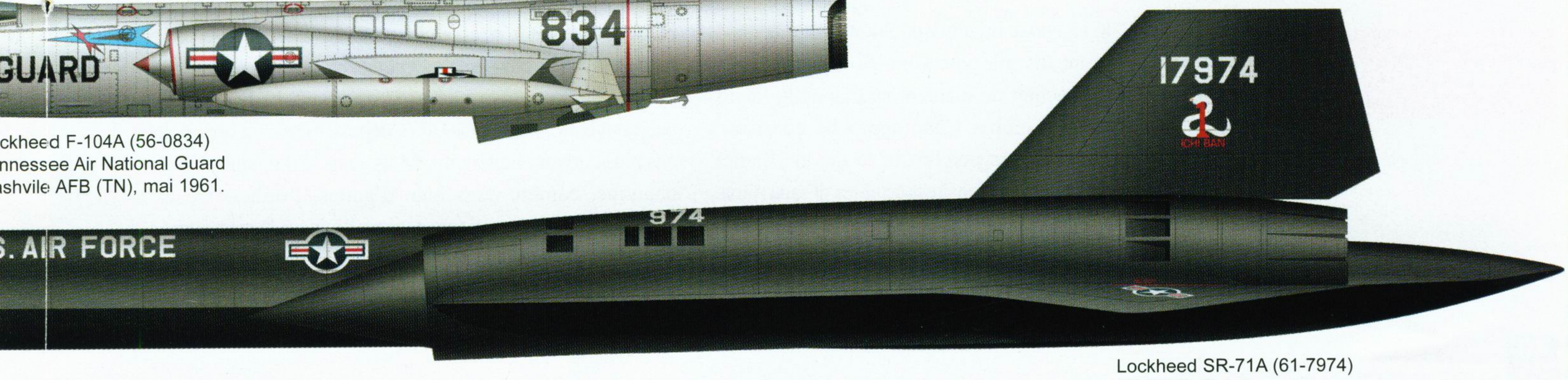


Lockheed EC-121T (53-0554)
79th AEW&C *Squadron*
Keflavik (Islande), années 70.

Lockheed P2V-5F (124898)
Naval Air Reserve Unit
NAS Oakland (CA), 1959.



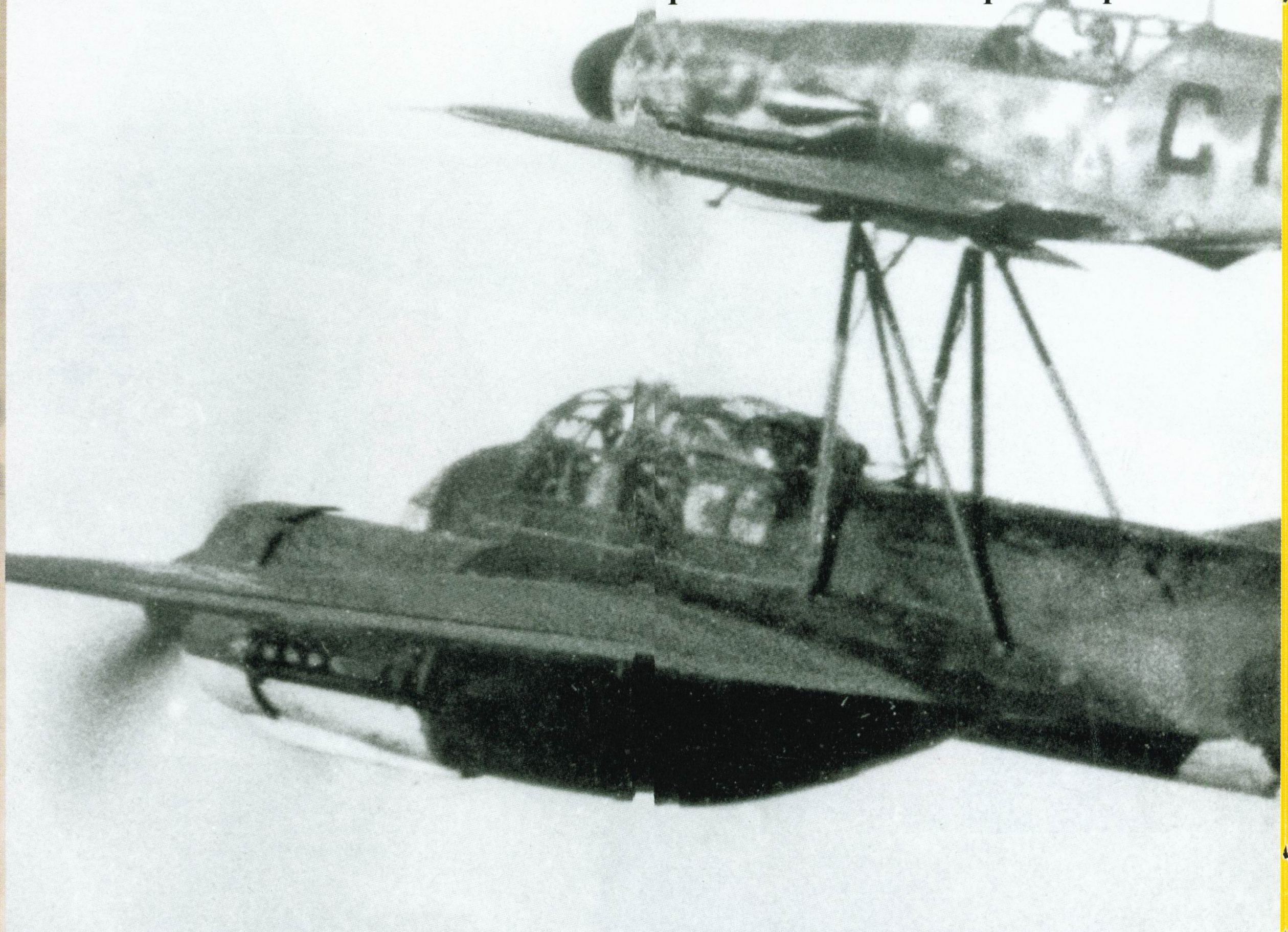
ckheed F-104A (56-0834)
nnessee Air National Guard
shville AFB (TN), mai 1961.



Lockheed SR-71A (61-7974)
9th SRW, Det. 1
Kadena (Okinawa), 1989.

L'ANT

À la recherche d'un bombardier stratégique dont elle n'a pas voulu en temps utile, la Luftwaffe fonde les plus grands espoirs sur une arme peu conventionnelle, le Mistel, pour laquelle elle conçoit un plan grandiose, l'opération « antre du dragon » : l'attaque de la flotte britannique à Scapa Flow.



Robert Forsyth

En 1938, LA FIRME britannique Short Brothers expérimente une formule pour le moins originale dans le but d'augmenter de manière substantielle l'autonomie des avions de combat. Cette approche consiste à accoupler deux avions, l'un perché sur le dos de l'autre. L'élément inférieur, de dimensions respectables et sans pilote, sert de réservoir supplémentaire à l'élément supérieur, celui-ci de plus petite taille et accomodant un pilote. Après épuisement du carburant pompé dans l'élément inférieur, ce dernier est largué par l'avion-guide qui termine son parcours sur ses propres réserves. Cet assemblage composite, le Short Mayo S.20/S.21, relie sans escale Dundee, en Écosse, à Orange, en Afrique du Sud. Hugo Junkers s'exerce aussi à cete technique peu conventionnelle en 1927 et dépose même un brevet deux ans plus tard aux États-Unis. Mais, dans le domaine de l'aéronautique, comme dans bien d'autres, l'orthodoxie et la simplicité finissent toujours par prévaloir sur la singularité.
L'idée est reléguée aux oubliettes, d'où vient la tirer à la fin de l'année 1941 Siegfried Holzbaur, chef pilote de Junkers en mal d'imagination. Il adresse un rapport au bureau d'étude de

RE DU DRAGON

Le Mistel à l'assaut de Scapa Flow

sa société dans lequel il préconise de monter un chasseur monomoteur sur un Ju 88A rempli d'explosifs. Le premier servirait d'avion-guide à la bombe volante dont l'importante charge offensive permettrait de venir à bout d'objectifs particulièrement blindés ou protégés. Le moins que l'on puisse dire, c'est que l'idée est accueillie par un certain scepticisme de la part de ses collègues et qu'elle est même qualifiée de « *perte de temps* ». Mais, le hasard va bien faire les choses.

Le 19 décembre 1941, jour du 27e anniversaire de Holzbaur, le *Hauptmann* Dietrich Peltz, récemment promu à la tête des écoles de bombardement, rend visite à l'usine de Junkers à Dessau. Holzbaur, qui a travaillé avec Peltz avant la guerre chez Daimler-Benz à Stuttgart, ne manque pas cette occasion unique de lui exposer son projet qui ne tombe pas dans l'oreille d'un sourd. À son retour, Peltz en informe le *Hauptmann* Werner Baumbach, *Kommandeur* du I./KG 30

MISTEL

Deuxième « couple » de composite développé par Fritz Stamer du DFS à Ainring en 1942 : un Fw 56 et un DFS 230.
(Collection de l'auteur)

et grand spécialiste de la guerre aéronavale. Ce dernier rapporte dans ses mémoires :

« Déjà le 17 janvier 1942, Peltz et moi avions attiré l'attention de Göring sur le concept. Malheureusement sans résultat. La précision de cette arme qui, bien que nouvelle, était formée avec des avions existants, était d'environ quatre-vingts pour cent contre des cibles fixes. Ses effets étaient dévastateurs. »

Néanmoins, Göring autorise la poursuite des essais et au début de l'année 1942, le Ju 88 V21 est équipé d'un système de commandes trois-axes Patin PDS et d'un collimateur giroscopique. Les tests à blanc démontrent une grande précision sur une cible de 15 mètres de côté. Communiqués au RLM, ces résultats laissent tout le monde indifférent.

C'est alors qu'intervient le DFS (*Deutsches Forschungsintitut für Segelflug*, Institut de recherche allemand pour le vol à voile) qui, à Ainring, a expérimenté avec succès le concept développé par Fritz Stamer (nouveau directeur général du DFS) de deux avions accouplés. La combinaison fait appel à un planeur DFS 230 comme élément inférieur et, comme élément supérieur, à un Klemm Kl 35, puis à un Focke-Wulf Fw 56 et à un Messerschmitt Bf 109E. Cette combinaison est baptisée Mistel (gui), probablement parce que ce parasite s'accroche aux arbres comme l'élément supérieur s'attache au planeur.

Pour pouvoir contrôler l'élément inférieur, la firme Junkers conçoit le premier système *fly-by-wire*.

Le 17 juin 1943, le DFS envoie un rapport au RLM :

« La combinaison Mistel d'un Ju 88A-4 et d'un Bf 109F offre la possibilité d'utiliser le Ju 88A-4 sans pilote comme une *Grossbombe* téléguidée depuis le Bf 109F jusqu'à l'objectif selon un angle de descente prédéterminé. À une distance de 1 500 km, le Mistel peut délivrer une charge explosive de 3,5 tonnes. [...] Les avions téléguidés peuvent être débarrassés de tout équipement superflu et peuvent ainsi porter une charge explosive plus importante. Cette méthode présente l'avantage de mettre le chasseur hors de portée de la DCA ennemie embarquée à bord de navires et de lui permettre d'échapper grâce à sa vitesse à toute tentative d'interception par la chasse ennemie. Un autre avantage est que ce type de mission ne nécessite qu'un seul pilote. »

Le premier avion *fly-by-wire*

Un mois plus tard, Junkers reçoit l'autorisation de procéder à des essais en coopération avec le DFS avec un Ju 88A-4 et un Bf 109F, à la condition que ceux-ci n'interfèrent pas avec la production des bombardiers. L'ensemble est baptisé du nom de code de Beethoven.

Le Bf 109 repose sur une structure tubulaire tripode dont la désolidarisation s'effectue au moyen de boulons explosifs. Le rabattement du mât arrière unique, qui supporte la queue du 109, permet d'augmenter l'angle d'incidence du chasseur, facilitant ainsi la séparation. Le Ju 88A-4 reçoit un système de contrôle Patin PDS et la firme DUZ transfère la commande des gaz du Ju 88 sur le chasseur.

Le PDS (*Patin-Dreirudersteuerung*, commandes trois-axes) fonctionne sur deux modes : automatique et croisière. En mode croisière, le mouvement des commandes est mesuré par un potentiomètre et transmis électriquement à des servos couplés aux gouvernes du Ju 88. En mode automatique, le Ju 88 peut être gouverné par des interrupteurs électriques montés sur le tableau de bord du Bf 109 et qui envoient des impulsions électriques aux servo-commandes. La firme Junkers est donc ainsi à l'origine directe du *fly-by-wire*.

Le *Dr.-Ing.* Fritz Haber, qui vient d'être nommé à la tête du projet Beethoven, s'exprime ainsi à propos des innovations techniques :

« Parmi les nombreux problèmes rencontrés lors de la mise au point du Mistel, le plus épineux concerna la création d'un système de commandes de vol permettant

au composite d'être gouverné depuis l'élément supérieur et assurant qu'une fois la séparation effectuée, l'avion-porteur continue à voler exactement comme prévu. Parce que des connexions mécaniques entre les gouvernes des deux avions auraient entraîné des efforts au manche intolérables, il a fallu développer des servo-commandes électriques pour assister le pilote. Ces servos furent, tout au moins en Allemagne, les seuls du genre à avoir été construits en série. »

En vol, le Bf 109 puise son carburant dans le réservoir extérieur droit du Ju 88.

Les premiers essais montrent que le composite reste facile à manier et qu'il est même plus rapide de 50 km/h en vol de croisière que le Ju 88A seul.

En production

À la fin de l'automne 1943, le RLM autorise la construction d'une présérie de 15 Mistel. Toujours placé sous les ordres de Haber, le projet reçoit l'assistance de l'*Oberleutnant Dipl.-Ing.* Horst-Dieter Lux, officier technique de la KG 30, chargé de la coordination avec la Luftwaffe et de mettre sur pied un programme d'entraînement spécifique.

Il a été calculé une distance franchissable de 1 500 km avec une charge offensive de 3,5 tonnes. Rapidement, les recherches s'orientent vers une charge creuse telle qu'elle est développée dans un secret absolu par la firme Lauchammer à Riesa (près de Leipzig). Elle se compose d'un mélange de 70% d'hexogène (ou RDX) et de 30% de TNT qui peut transpercer une plaque de blindage de 8 mètres d'épaisseur et 20 mètres de béton armé ! Une fois le trou fait, un jet de métal vaporise tout sur son passage.

Cependant, avec une telle charge, le poids du Mistel passe à 20 tonnes, soit 7 de plus qu'un Ju 88 seul, ce qui nécessite un renforcement du train.

Il ne reste plus qu'à vaincre le scepticisme des officiels du RLM. Holzbaur décide de les convoquer pour un premier test avec une charge creuse début février 1944, avec comme cible une falaise située sur l'île de Møn (Danemark), à 120 km au nord-ouest de Peenemünde, base de départ du Mistel. Le *Generalmajor* Dietrich Pelz, *General der Kampfflieger* et récement promu *Angriffsführer England* (chef des opérations contre l'Angleterre) en charge de l'opération « Steinbock » (le nouveau «Blitz » contre les îles britanniques), assiste aussi à la démonstration qui se solde par un cuisant échec. Holzbaur doit se séparer prématurément du Ju 88 qui tombe et explose à trois kilomètres d'un village, terrorisant ses 800 habitants, faisant voler en éclats vitres et toitures et envoyant un nuage de poussière et de fumée jusqu'à 900 mètres d'altitude. La cause de l'incident ne sera jamais déterminée, aucun morceau du Ju 88 n'ayant pu être retrouvé ! Pour cacher à la population l'emploi d'un avion téléguidé, un supposé équipage de quatre hommes sera enterré avec les honneurs militaires !

Pas vraiment découragé, Holzbaur recommence le 25 mai. Cette fois, on prend le soin d'évacuer le périmètre. Ce second essai s'achève sur un demi-succès, la bombe volante ratant sa cible de quelque 75 mètres. Mais au moins, Holzbaur a la satisfaction d'avoir prouvé au RLM la viabilité du concept.

Cependant, sur ces entrefaites, les événements se sont précipités.

Quel objectif pour le Mistel ?

Alors que, le 26 avril 1944, à la suite d'une reconnaissance aérienne au-dessus de Peenemünde, la RAF a découvert l'existence du Mistel, l'état-major général de la Luftwaffe, marquant ainsi un net revirement dans son attitude, étudie les cibles les plus dignes de cette arme nouvelle.

Junkers en parle désormais sour la dénomination de *Beethoven-Gerät, ausgesteuertes, unbemanntes Flugzeug für Totaleinsatz* (système Beethoven, avion téléguidé sans pilote pour « mission totale »). Le terme « mission totale » indique que cette arme n'est pas destinée à servir deux fois.

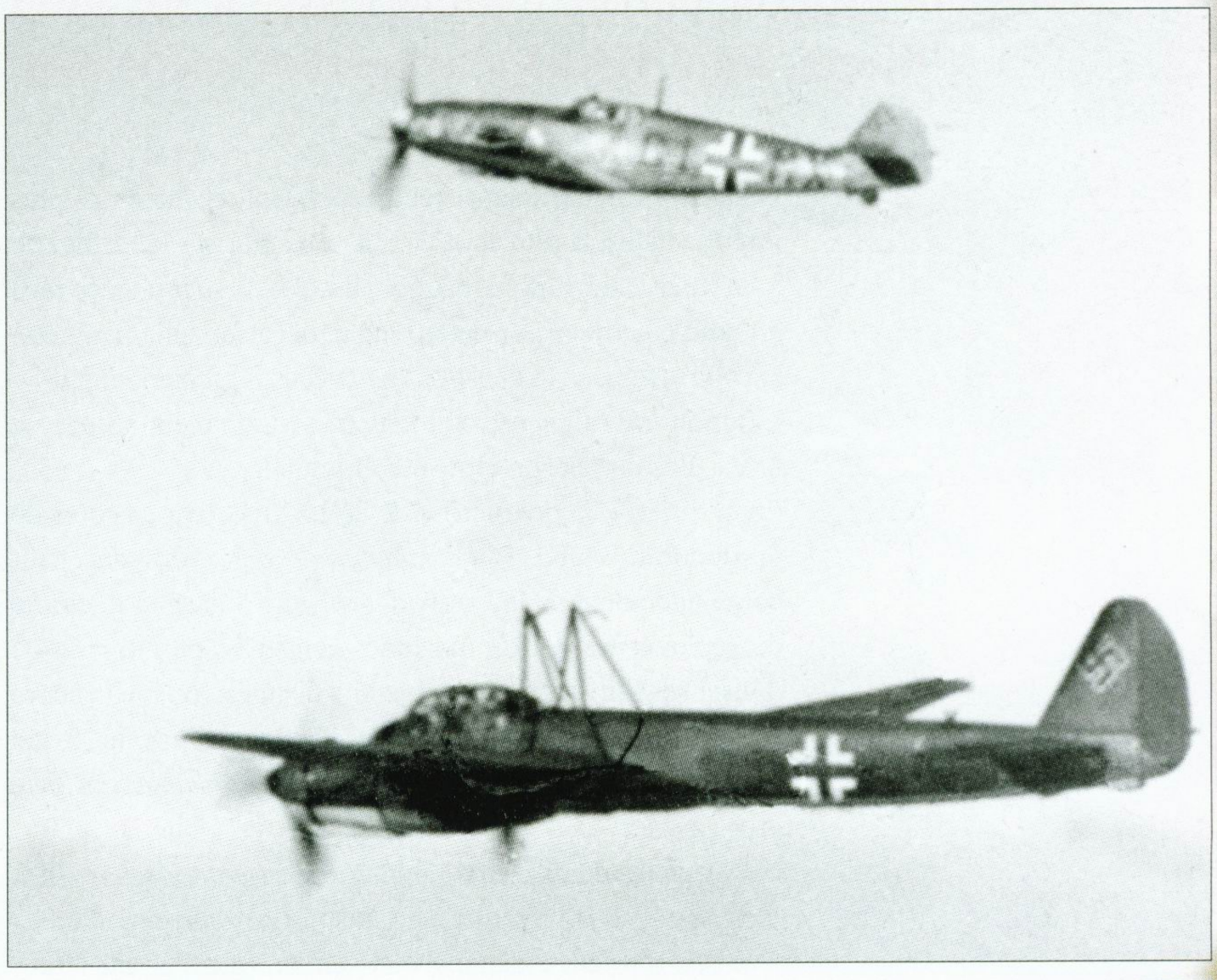
Les responsables de l'état-major général (*Führungsstab*) s'intéressent de près aux navires de guerre britanniques, avec l'arrière-pensée de venger la perte du *Scharnhorst*, coulé par la marine de Sa Majesté dans les eaux arctiques en décembre 1943.

Le Ju 88 tombe près d'un village, terrorisant ses 800 habitants et faisant voler en éclats vitres et toitures.

En avril 1944, le sort des armes est particulièrement défavorable pour l'Allemagne. Leningrad a été reprise au début de l'année, Odessa est tombée le 10 avril, ouvrant la route de la Roumanie à l'armée Rouge, en Italie les combats font rage pour la possession de Monte Cassino et Berlin a été l'objet du premier raid protégé de bout en bout par des chasseurs d'escorte américains. Le 3 du mois, le *Tirpitz* a été fortement endommagé par une attaque de la RAF.

Pour les membres de l'état-major général, le temps est venu de mettre au point une opération de grande envergure, aussi spectaculaire que possible, pour prouver à Hitler et au peuple allemand que son aviation est capable de frapper l'ennemi là où il s'y attend le moins. En désespoir de cause, ils se raccrochent au Mistel, une arme qui n'a pourtant pas encore fait ses preuves.

Cette nouvelle arme offre la possibilité de s'en prendre à des cibles particulières situées hors d'atteinte de bombardiers



Largage du composant inférieur du prototype Mistel à Ainring, début 1944. (Archives Blitz)

MISTEL

Un Mistel S1 constitué par le Bf 109 WNr. 10130 (CD+LX) et du Ju 88A-4 WNr. 10096 (5T+CK). Ce dernier porte le code tactique « 5 » sur le gouvernail.
Bien qu'il s'agisse d'un appareil d'écolage, on note qu'il porte sa charge offensive, probablement pour les besoins du photographe.
Il est probable qu'il s'agisse du composite abattu par Dinsdale et Dunn dans la nuit du 14 juin 1944.
(Collection de l'auteur)

conventionnels et avec une plus grande sécurité. Selon un rapport établi par le *Führungsstab* en date du 16 avril 1944, trois objectifs offrent : « *les meilleures chances de succès* » : Gibraltar, Scapa Flow, où mouille la plus grosse partie de la *Home Fleet*, et le port de Leningrad.
Gibraltar constitue une cible très intéressante dans la mesure où le succès d'une attaque pourrait frapper l'opinion publique britannique, saper son moral et, avec un peu de réussite, affaiblir la puissance navale ennemie en Méditerranée. Une telle mission peut être entreprise depuis plusieurs aérodromes français, notamment Rennes, Toulouse et Istres, distants de 1 025 à 1 350 km, si le Mistel peut effectivement franchir 1 400 km en charge.

On peut espérer détruire un cuirassé d'un coup direct, huit Mistel s'avéreront suffisants.

D'autres difficultés subsistent, cependant, et l'une des plus importante est la réticence de Hitler à autoriser la Luftwaffe à survoler le territoire espagnol, marque de sa prudence face à Franco, un dictateur déterminé et occasionnellement têtu. En outre, se pose la question des défenses antiaériennes.
L'option Gibraltar est rapidement abandonnée, ce qui ne laisse plus que Scapa Flow et Leningrad.
En avril 1944, la première série de 15 Mistel est en cours de production. L'OKL (*Oberkommando der Luftwaffe*, haut commandement de la Luftwafe) se trouve face au dilemme de déployer les quinze machines contre Scapa Flow ou de diviser ses forces sur deux objectifs distincts, ou bien encore d'effectuer deux attaques successives contre la flotte anglaise. Comme le note le rapport du *Führungsstab* daté du 16 avril 1944 :

« Dans les deux cas, toute la question est de savoir s'il est possible d'effectuer une attaque par surprise. Pour réussir une telle attaque, il convient de voler par une nuit de pleine lune afin d'arriver sur l'objectif au petit matin ou dans la journée, le plus bas possible, avant de prendre de l'altitude juste avant l'attaque, mais cela, bien sûr, offre à l'ennemi une chance de se défendre. On peut s'attendre à ce que Leningrad soit aussi fortement défendue et, dans ces conditions, il est peu probable de réussir une attaque par surprise. Les plus grandes pertes matérielles et les plus grands effets psychologiques sont à attendre d'une attaque sur Scapa Flow. La destruction de la flotte russe, si elle devait prendre la mer, pourrait toujours passer sous la responsabilité de la flotte allemande de la Baltique. Une attaque contre un objectif unique faciliterait les préparatifs et permettrait de concentrer tous les efforts dans sa réussite. Il ne faut pas tabler sur la présence de plus de deux cuirassés et d'un ou deux porte-avions à Scapa Flow, que nous proposons comme objectif principal. »

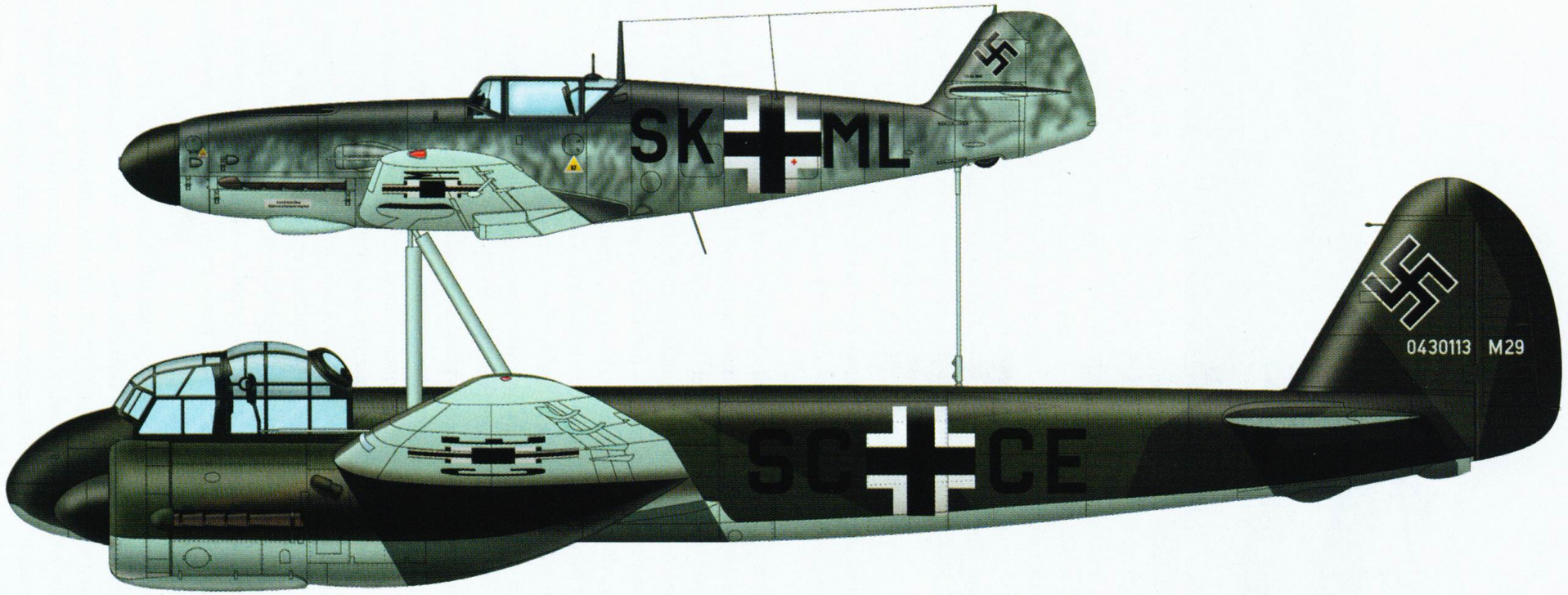
Préparez-vous à attaquer Scapa Flow

Plusieurs considérations ont influencé la décision du *Führungsstab*. D'abord, Scapa se trouve à 700 km du terrain de Grove au Danemark. De là, un Mistel peut facilement atteindre l'objectif si le Bf 109 est équipé d'un réservoir supplémentaire de 300 litres. Ensuite, les Allemands savent qu'un nombre important des plus grosses unités de la Royal Navy, parmi lesquels des porte-avions et des cuirassés, mouillent régulièrement à Scapa quand ils sont affectés à la *Home Fleet*.

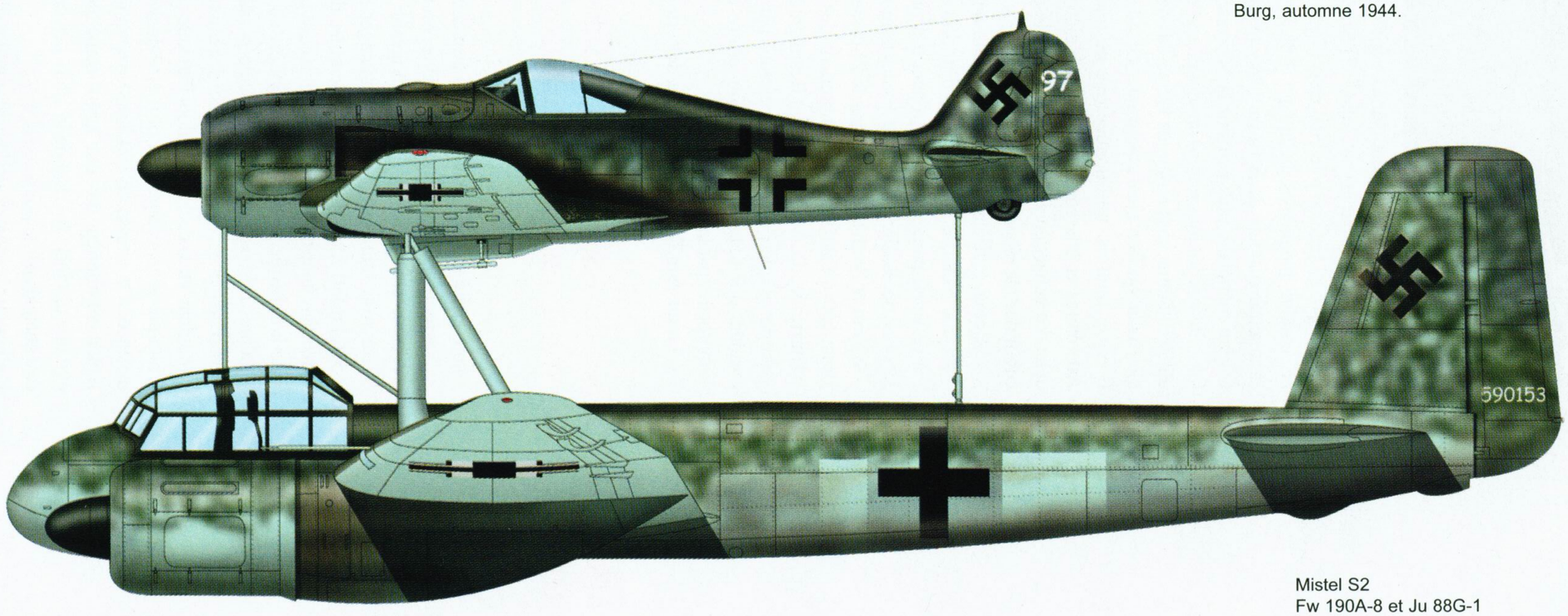
« On peut espérer détruire un cuirassé d'un coup direct, écrit le *General der Flieger* Karl Koller, chef d'état-major de la Luftwaffe. De ce fait, il suffit d'envoyer deux Mistel contre chaque grosse unité à Scapa, ce qui fait qu'un total de huit Mistel s'avérera suffisant. »

De telles cibles, si elles sont touchées, ne manqueront pas de faire la manchette des journaux. L'idée est séduisante. Leningrad est donc retirée de la liste des candidats au Mistel. Seul demeure Scapa Flow.

© P.-A. Tilley - 2006



Mistel S1
Bf 109G (SK+ML) et Ju 88-6 (SC+CE)
Einsatzgruppe 101
Burg, automne 1944.



Mistel S2
Fw 190A-8 et Ju 88G-1
Merseburg, mai 1945.

MISTEL

En plein jour et à découvert, ces trois Mistel 1 (numérotés de 1 à 3 en blanc sur la dérive) de la 2./KG 101 s'apprêtent à décoller du terrain de Saint-Dizier pour une mission sur les têtes de pont alliées en Normandie, fin juin 1944. Le Mistel de gauche (NA+YS/CN+FK) est arrivé de Nordhausen le 14 juin. (Collection de l'auteur)

Étendue d'eau relativement calme, abritée par des collines froides et battues par le vent, la baie de Scapa Flow dans les îles Orcades a joué un rôle vital dans l'histoire de la Marine britannique depuis plus de 200 ans. Elle a constitué la base stratégique majeure de la Royal Navy pendant la Première Guerre mondiale, puis pendant la Seconde, et son origine remonte aux Vikings qui lui ont donné son nom et qui l'ont utilisée comme base arrière de leurs raids dès le VII[e] Siècle, bien avant qu'ils n'aient colonisé les Orcades.

Il reste, totefois, une donnée que ne maîtrisent pas les Allemands et elle concerne la disposition et la force des défenses antiaériennes, ainsi que le confesse l'*Oberst* von Greiff dans le rapport du *Führungsstab* :

« Il nous faut craindre une puissante défense dans le secteur. Nous ne disposons pas d'informations précises à ce sujet, parce que notre réseau d'écoute n'a pas la portée nécessaire. On estime que les terrains situés entre le Firth of Forth et la côte nord de l'Écosse sont occupés par 160 à 200 avions, comprenant des Spitfire, des Hurricane, des Mosquito et des Beaufighter. Il faut aussi supposer que l'objectif est ceinturé par une ligne de radars qui fournissent une couverture complète des approches par la mer.

« La mission doit être plannifiée de sorte que le Mistel soit repéré par les radars ennemis trop tard pour que les chasseurs puissent intervenir. Une escorte par nos propres chasseurs n'est pas envisageable en raison de leur trop faible autonomie (Stavanger-Scapa Flow : 510 km). Il n'est pas possible de voler de nuit ou par mauvais temps. Une attaque combinée avec des groupes de bombardiers ou de torpilleurs est écartée pour les mêmes raisons. De ce fait, la seule possibilité restante est d'arriver à très basse altitude, de remonter au dernier moment, et de déclencher alors l'attaque en vol plané. »

Peu affecté par l'échec de « Steinbock », le *Generalmajor* Dietrich Peltz estime que l'heure du Mistel a sonné.

L'attaque « en vol plané » doit être déclenchée à courte distance, à la vitesse de 550 à 600 km/h à un angle de 20°. L'élément inférieur doit être largué à une altitude de 700 m et à une distance de 2 km de la cible. Les cuirassés doivent être attaqués par la poupe.

Pour guider les Mistel, des bouées munies d'une radio d'une portée de 80 à 100 km, connues sous le nom de Schwan (cygne), doivent être mouillées le long de leur trajet en mer du Nord. Les Schwan, qui ressemblent à des bombes ordinaires, seront larguées peu avant l'attaque par des bombardiers. Le pilote automatique trois-axes du Ju 88 et l'émetteur-récepteur VHF FuG 16Z du Bf 109 assureront la navigation le premier à l'aller et le second au retour.

Le 16 avril 1944, l'*Oberst i.G.* Eckhard Christian confirme les intentions de l'état-major général quand il envoie cette note : « COMMENCEZ LES PRÉPARATIFS POUR UNE ATTAQUE CONTRE SCAPA FLOW ».

Toutefois, d'autres événements en préparation ailleurs vont sérieusement compromettre l'opération.

LA PREMIÈRE UNITÉ OPÉRATIONNELLE

Dès février 1944, le mois où Holzbaur parvient à pulvériser les vitres et les toits d'un obscur village danois, le *Generalmajor* Dietrich Peltz, peu affecté par l'échec de l'opération « Steinbock », pense que l'heure du Mistel a sonné. C'est dans cette optique qu'il envoie l'*Oberleutnant* Horst Rudat rencontrer Göring dans sa propriété de Karinhall. Rudat, pilote de bombardement émérite, titulaire de la *Ritterkreuz*, commande depuis peu l'*Ergängzungsstaffel* II./KG 101. Cette « escadrille supplémentaire » semi-autonome, basée à Varrelbusch, est chargée du perfectionnement des équipages et constitue un réservoir pour les groupes organiques. Le commandant suprême de la Luftwaffe le charge de mettre sur pied la première unité opérationnelle sur Mistel avec la plus haute priorité et lui promet tout le soutien nécessaire. Rudat se rend alors à Nordhausen où Holzbaur et Haber ont établi leur quartier général pour les essais du Mistel. C'est aussi là que les Junkers 88 sont remis à neuf et que les composites sont assemblés.

« J'avais déjà une certaine expérience du Ju 88, se rappelle Horst Rudat, mais je n'avais encore jamais piloté un Bf 109. L'instruction fut brève. Quelques jours plus tard, je faisais mon premier vol sur Mistel. Je dois avouer que je ne me sentais pas totalement en confiance si haut du sol dans un Bf 109 perché sur un Ju 88. Le décolage s'avéra problématique. La réponse des gouvernes aux ordres transmis électriquement à l'avion du dessous par l'avion du dessus semblait prendre un temps infini. De ce fait, le pilote devait anticiper chaque manœuvre avant de l'exécuter. Pendant les entraînements, le Ju 88 accueillait aussi un équipage de deux hommes qui pouvaient ainsi corriger les fautes du pilote du Bf 109.

Un Mistel S1 avec un B 109G (SK+ML) et un Ju 88C-6 (SC+CE) appartenant probablement à l'*Einsatzgruppe* 101, peut-être à Burg au début de l'automne 1944.
(Collection de l'auteur)

« Tout se passa bien après le décollage. Je fus surpris de la facilité avec laquelle on pouvait commander un gros avion composite depuis le cockpit d'un petit chasseur. Je fus particulièrement impressionné par la précision du pilote automatique trois-axes gyroscopique. Pendant les simulations d'attaque, seul un léger mouvement du manche était nécessaire pour maintenir le composite en ligne de vol sur sa cible – un arbre – une fois que l'appareil avait atteint sa vitesse définitive. Bien sûr, ma plus grosse surprise fut quand j'ai basculé l'interrupteur pour séparer le Bf 109 du Ju 88. Voilà comment s'est déroulée ma première expérience avec le Mistel. »

Le 12 mars 1944, il semble que le détachement commandé par Rudat ait été rebaptisé 2./KG 101. Il est transféré momentanément à Kolberg avec environ un tiers de la première tranche de 15 Mistel.

Fiasco à l'Ouest

Tandis que l'état-major général rêve à Scapa Flow, le 6 juin 1944 un événement majeur survient, qui va bousculer le cours de la guerre : les Alliés débarquent en Normandie. Parmi les unités rapidement déployées en France pour « rejeter les assaillants à la mer », selon les propres termes de Hitler, figure la 2./KG 101. Le 10 juin, l'échelon roulant s'installe à Saint-Dizier.

Le 14 juin, la Luftwaffe perd son premier Mistel du fait de l'ennemi. Un composite, vraisemblablement à l'entraînement, est abattu au sud de Caen vers 23h40 par un Mosquito Mk. XIII du N° 410 (RCAF) *Squadron*, piloté par le *Flight Lieutenant* Walter Dinsdale et le *Flying Officer* Jack Dunn. L'*Oberfeldwebel* Heinz Lochmüller, pilote du Bf 109, est grièvement blessé et l'*Oberleutnant* Albert Rheker, pilote du Ju 88, tué, ce qui semble indiquer que les deux appareils s'étaient désaccouplés.

Le 15 juin, Rudat est remplacé à la tête de la 2./KG 101 par l'*Oberleutnant* Pilz, mais il reste encore quelque temps dans son unité. Cependant, la production du Mistel reste lente. Sur les 15 machines commandées à la fin de l'automne 1943 seules 11 ont été livrées fin juin. Koller fait alors passer une nouvelle commande de 15 machines.

La première opération se déroule dans la nuit du 24 juin. Menés par Rudat, escortés par des Bf 109 du I./JG 301 et avec l'assistance des avions-éclaireurs du I./KG 66, quatre Mistel attaquent des bâtiments alliés dans l'embouchure de la Seine. La frégate HMS *Nith* est gravement endommagée; c'est le seul succès de cette dérisoire tentative de « rejeter les assaillants à la mer ». Deux autres missions ont lieu avant le 18 juillet, sans grande réussite; ce jour-là des B-24 bombardent Saint-Dizier, mais ratent tous les Mistel !

Le 18 août, un raid de B-17 endommage sérieusement la piste et les hangars. Le lendemain, c'est au tour des bombardiers moyens de la 9th AF. Décision est alors prise de replier la 2./KG 101 à Rhein-Main où elle est rebaptisée *Einsatzgruppe*/KG 101 (groupe opérationnel). L'inactivité la plus totale tombe alors sur l'unité, au point qu'un commandement de la Luftwaffe envisage sérieusement sa dissolution.

Le seul succès du Mistel en Normandie est d'avoir endommagé une frégate de la Royale Navy.

Après une tentative de le rattacher à un groupement de combat chargé d'appuyer les opérations terrestres en Belgique et Hollande, l'*Eins.Gr.* 101 passe à la mi-septembre sous l'autorité directe de la *Luftflotte* 3.

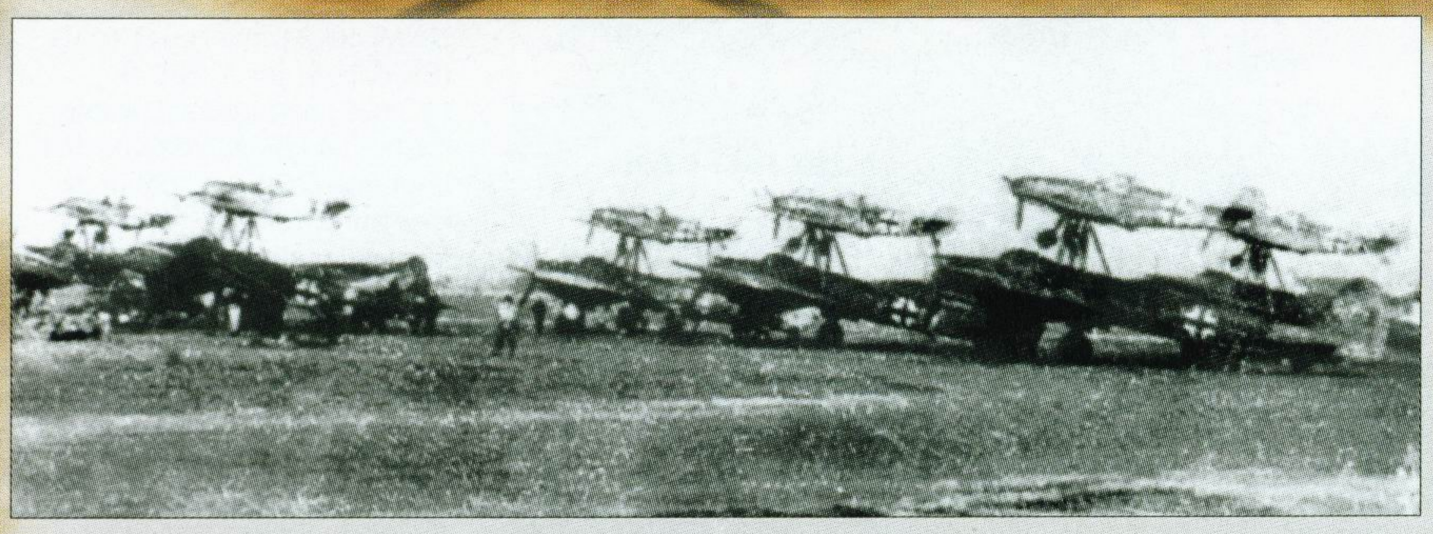
Dans la nuit du 27 au 28 septembre, quatre Mistel effectuent la dernière mission à l'Ouest. Seuls deux peuvent effectivement attaquer l'objectif : le pont de Nimègue, tombé aux mains des Américains au cours de l'opération « Market-Garden ». Aucun ne le touchera.

Ainsi s'achève le véritable fiasco qu'a été l'emploi du Mistel sur le front de l'Ouest.

Avec la KG 200

À la fin du mois de septembre, l'unité est transférée à Burg, près de Magdebourg, et rebaptisée III./KG 66. Ce groupe, sous les ordres du *Hauptmann* Kurt Capesius, se compose de trois *Staffeln*, à savoir :

– 7./KG 66 (éclaireur), *Oblt* Pilz;
– 8./KG 66 (15 Mistel) *Oblt* Karl-Horst Polster;



Des Mistel 1 de la 6./KG 200 sur la piste de Burg, fin 1944 ou début 1945. (Collection de l'auteur)

– 9./KG 66 (*Ergänzungs*), *Oblt* Rudat.

Le 3 octobre, cinq Mistel 1 de la 8./KG 66 prennent à nouveau le pont de Nimègue pour cible. Cependant, sur le trajet aller, trois s'écrasent dans la forêt de Teutoburg à cause du mauvais temps. Les trois pilotes sont tués et parmi eux se trouve le *Kapitän* de la 8./KG 66. Les deux derniers ne parviennent pas à localiser leur cible et sont forcés de se désaccoupler, l'un des Bf 109F-4 (*Feldwebel* Franz Heckmann) étant abattu par la chasse alliée.

L'*Oberleutnant* Balduin Pauli prend le commandement de la 8./KG 66.

Peu après son arrivée à la tête de la KG 200, Werner Baumbach se voit affecter tous les Mistel.

Le 27 octobre, alors que les préparatifs pour appuyer la grande contre-offensive des Ardennes vont bon train, le III./KG 66 aligne 18 Mistel (dont 6 disponibles) et 12 pilotes, plus 11 Ju 88 (dont 9 disponibles) et 13 équipages.

Le 15 novembre 1944, l'*Oberstleutnant* Werner Baumbach prend le commandement de la KG 200 et peu de temps après survient une complète réorganisation de l'escadre. Le haut commandement décide de lui affecter les Mistel. Le III./KG 66 devient le II./KG 200 et les chefs d'unité sont maintenus à leur poste après changement de dénomination :

– *Stab* II./KG 200, *Hptm* Capesius à Burg;

– 5./KG 200, *Oblt* Pilz à Burg (Ju 88 et Ju 188);

– 6./KG 200, *Oblt* Pauli à Burg (Mistel)

– 7./KG 200, *Oblt* Rudat à Kolberg (entraînement).

De nouveaux Mistel

Fin novembre 1944 sont entrepris les premiers essais d'une nouvelle version du Mistel faisant appel à un Fw 190A. Toutefois, ils sont rapidement abandonnés, le moteur BMW 801 de l'élément supérieur requérant de l'essence à 95 alors que les Jumo 211 de l'élément inférieur utilisent du 87, ce qui empêche le Fw 190 de puiser son carburant dans les réservoirs du Ju 88A.

Quelque temps plus tard, l'OKL commande 150 Mistel combinant un Fw 190A-8 et un Ju 88G-1 de chasse de nuit. Le G-1 présente l'avantage d'avoir les mêmes moteurs que le Fw 190A. Aussi incroyable que cela puisse paraître, ces composites sont assemblés et livrés en six semaines, la firme Junkers s'étant mobilisée dans son ensemble pour tenir les délais. Le premier prototype vole le 5 décembre 1944.

Le Mistel se décline en diverses combinaisons réparties en deux groupes, les Mistel S (S pour *Schulung*, entraînement) non armés offensivement et les Mistel opérationnels :

– Mistel 1/S1 : Ju 88A-4 et Bf 109F-4.

– Mistel 2/S2 : Ju 88G-1 et Fw 190A-6/A-8.

– Mistel 3A/S3A : Ju 88A-4 et Fw 190A-6. Cette version, prévue pour être opérationnelle, sera finalement reléguée à l'instruction. En effet, l'autonomie se trouve limitée par le fait que le moteur BMW du Fw 190A n'accepte par le carburant du Ju 88 en raison de son indice d'octane.

– Mistel 3B/S3B-3C/S3C : Ju 88G-10 et Fw 190A-6 (B)/A-8(C).

Il existe aussi une quatrième combinaison, la *Führungsmachine*, composée d'un Fw 190A et d'un Ju 88H-4, devant servir d'éclaireur, qui ne semble pas avoir été produite en série.

Fin décembre, les premiers Mistel 2 sont pris en compte par la 6./KG 200 à Burg. Le 10 janvier 1945, un compte rendu signale la présence de 19 Mistel 1, 13 Mistel S2,

Trois pilotes de la 6./KG 200 devant un Mistel 2 dont les moteurs chauffent sur la piste de Burg. Cette photo a été prise avant le départ de la mission avortée sur Anvers. De gauche à droite, les *Feldwebel* Rudi Riedl, Willi Döhring et Emil Degering. Le réservoir attaché sous le ventre du Fw 190 et les gilets de sauvetage laissent à penser qu'une bonne partie du trajet s'effectuera au-dessus de l'eau. (Collection de l'auteur)

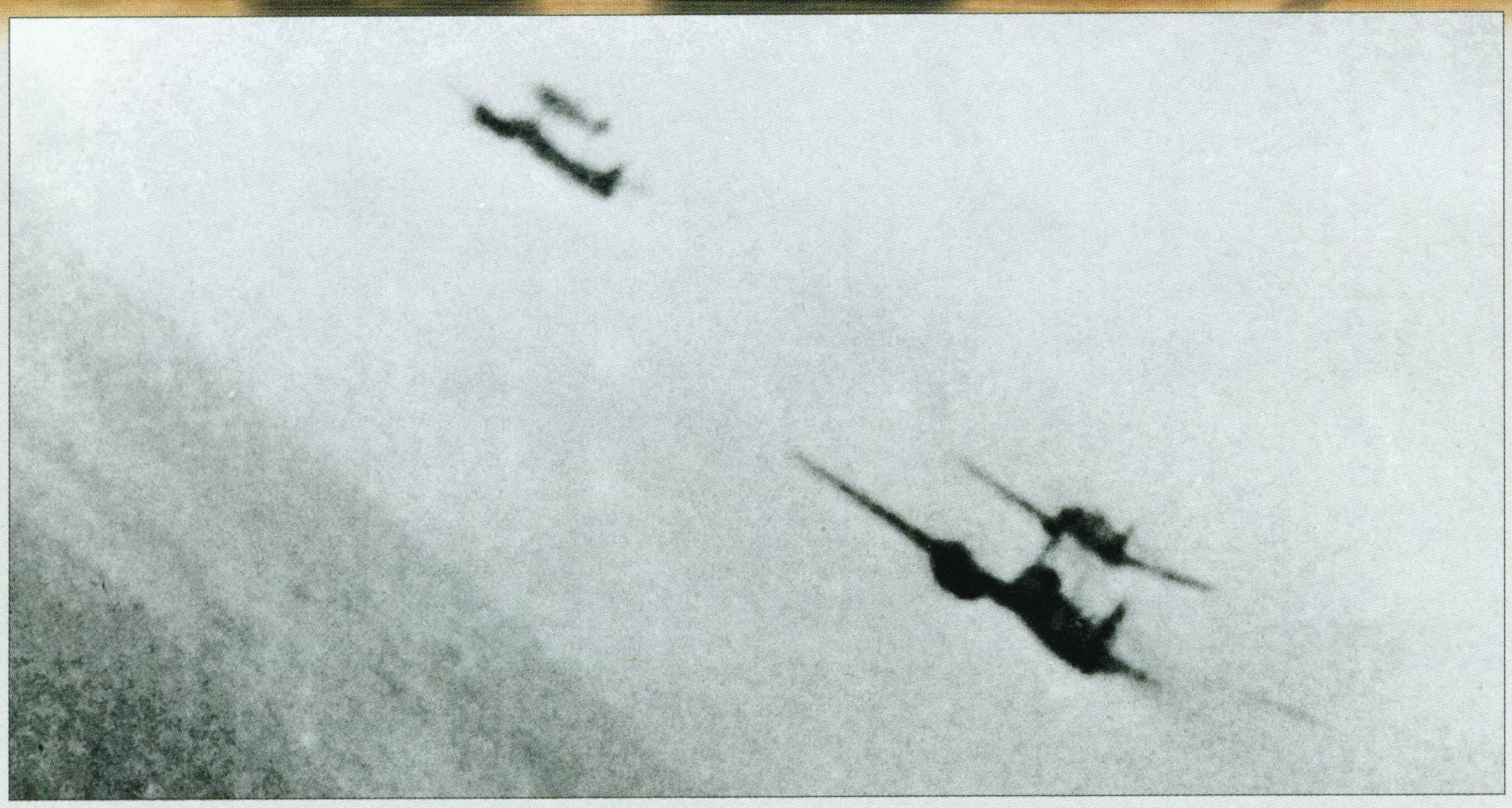


Photo dramatique montrant deux Mistel S2 du II./KG 200 surpris par la cinémitrailleuse du *1st Lieutenant* Bernard H. Howes du 55th *Fighter Group* à l'est d'Hagenow le 3 février 1945.
Howes recevra le crédit de la destruction de deux Fw 190 et d'un Ju 88.
(Collection de l'auteur)

ainsi que d'un Bf 109 et un Fw 190. À Kolberg, la 7. *Staffel* aligne 4 Mistel S1. Pour mémoire, le *Stab* et la 5. *Staffel* disposent de 12 Ju 88, 9 Ju 188 et 1 Fw 190.

UN PLAN AMBITIEUX

À cette période, l'OKL, qui place un espoir immodéré en cette nouvelle *Wunderwaffe*, est quelque peu inquiet du fait que les 150 Mistel 2 qui devaient être livrés pour le 15 février ne le seront probablement pas, faute de cellules de Ju 88. Le 6 janvier, le *Major* Wolfgang Schnaufer, qui commande la NJG 4, reçoit l'ordre de rendre 43 de ses Ju 88G-l pour la fin du mois. Ces appareils sont convoyés directement à l'usine Junkers à Leipzig-Mockau pour y être transformés en Miste12.
La difficulté immédiate à laquelle fait face le II./KG 200 est de trouver des objectifs pour ses composites. Mais le principal défi que doivent relever Baumbach, Capesius et Pauli est de trouver comment conduire à basse altitude une formation de Mistel, lente et encombrante, dans des cieux grouillant de chasseurs alliés. En outre, il savent qu'ils ne pourront pas toujours compter sur une escorte de chasse. La Jagdwaffe a considérablement souffert au cours de l'opération « Bodenplatte » et sa disponibilité est moindre.
Avec une situation militaire qui devient de plus en plus fluide sur le front de l'Ouest, la liste des objectifs s'amenuise. En janvier, une mission est programmée pour attaquer un navire français bloquant l'accès à l'estuaire de la Schedt non loin du port d'Anvers. L'opération est destinée à freiner le trafic allié et à décharger les bombardiers à réaction Arado Ar 234 du III./KG 76, déjà actifs dans le secteur depuis quelque temp. En fait, malgré plusieurs missions de reconnaissance du III./KG 66, l'attaque est abandonnée en faveur d'une mission beaucoup plus ambitieuse.
En janvier 1945, le *Reichsmarschall* Göring se réfugie dans sa propriété de Prusse Orientale pour échapper aux incessantes récriminations proférées par Hitler contre la Luftwaffe. Il recherche désespérement un « grand coup », un action d'éclat, spectaculaire, qui pourrait redorer le blason de « son » aviation aux yeux des chefs nazis et du peuple allemand. La Luftwaffe avait failli à sa tâche en ne rejetant pas les Alliés à la mer en juin, en ne les empêchant pas de bombarder le Reich nuit et jour, en ne protégeant pas les troupes allemandes tant à l'Ouest qu'à l'Est et sa promesse d'aligner de nouvelles unités équipées en chasseurs et bombardiers à réaction n'est toujours pas tenue.
Göring donne l'ordre au *Kommodore* de la KG 200 de commencer les préparatifs pour l'opération la plus radicale et la plus audacieuse jamais entreprise par la Luftwaffe. Le *Reichsmarschall* a ressorti pour l'occasion un vieux plan qui le tient à cœur depuis le tout début de la guerre. Hitler avait refusé sa mise en application, craignant une action de représailles contre le Reich. Mais, maintenant, avec le Mistel, Göring a enfin la possibilité de réaliser son rêve : attaquer la Royal Navy à Scapa Flow. L'opération reçoit le nom de code de « Drachenhöhle », l'antre du dragon.

Göring cherche une action d'éclat pour redorer la blason de « sa » Luftwaffe auprès de Hitler.

Tout au long du second semestre de 1944, le trafic entrant et sortant des grosses unités de la Home Fleet est considérable. En juin et juillet, par exemple, les porte-avions d'escadre *Victorious, Formidable, Implacable, Indefatigable, Formidable* et *Furious,* ainsi que les cuirassés *Duke of York* et *Howe* ont transité par Scapa Flow.

Malgré la piètre qualité de cette image tirée du même film, on distingue nettement un aviateur allemand en train de sauter et des flammes sortant de l'habitacle du chasseur, facilement identifiable comme étant un Bf 109 et non un Fw 190 comme le mentionnent les comptes rendus américains.
(Collection de l'auteur)

Un Mistel S2 (« 13 » rouge) de la 6./KG 200 abandonné à Tirstrup (Danemark) à la fin des hostilités.
(Service historique de l'armée de l'Air royale danoise)

Le 11 décembre 1944, onze Seafire de la Fleet Air Arm sont arrivés à Skeabrae pour renforcer la défense aérienne de Scapa reposant jusque là sur un *Squadron* de Spitfire Mk IX. Malgré tout, cela n'a pas empêché les Ju 88 et 188 de la 1.(F)/120 d'effectuer des reconnaissances sporadiques sur les Shetland et Scapa. Avec près de 5 000 litres de carburant, dont une partie dans des réservoirs externes, le Ju 188 peut effectuer l'aller et retour entre sa base norvégienne de Stavanger-Sola et les îles Shetland, les Orcades et Scapa Flow. Le 28 décembre, un Ju 188 (A6+FN) de cette escadrille piloté par l'*Unteroffizier* Werner Grundmann décolle de Sola pour aller photographier Scapa Flow et évaluer le nombre et le type des bâtiments d'y trouvant. Malheureusement, l'avion est victime d'un feu de moteur et doit se poser d'urgence sur la côte ouest de l'Écosse, un seul membre de l'équipage survivant au crash.

Même sans reuseignements récents, la Luftwaffe met les bouchées doubles pour mettre sur pied « Drachenhöhle ». Les origines précises de ce plan ne sont pas connues avec certitude, mais comme nous l'avons vu plus haut, l'état-major général de la Luftwaffe a déjà projeté l'utilisation du Mistel contre la flotte anglaise en avril 1944. À cette époque, toutefois, l'arme n'avait pas encore fait ses preuves, mais les opérations menées par la 2./KG 101 ont prouvé qu'entre les mains de pilotes habiles et déterminés, elle peut s'avérer très efficace.

Un Pearl Harbor à l'allemande

Début janvier 1945, Werner Baumbach rend visite au II./KG 200 à Burg pour discuter avec le *Hauptmann* Capesius et les *Oberleutnante* Pauli et Pilz à propos de « Drachenhöhle ». Balduin Pauli, envoyé par Baumbach en éclaireur à Tirstrup (Danemark) se souvient : « *On nous a donné l'ordre d'organiser une sorte de Pearl Harbor à l'allemande* ».

Le 10 janvier, Baumbach a réuni les forces nécessaires

Le Mistel 2 « 12 » rouge du *Feldwebel* Rudi Riedl de la 6./KG 200 à Tirstrup au début de l'année 1945.
La charge offensive a été fixée sur le nez du Ju 88G-1 (WNr. 714050), suggérant un emploi imminent.
Sur le gouvernail figurent le nombre « 618 » et juste en dessous l'inscription « RW9 ». Il s'agit du numéro du *Reparaturwerkstatt* (atelier de réparation) chargé de la révision des Ju 88 et de l'assemblage des Mistel à Nordhausen.
(Collection de l'auteur)

Un Mistel S3C assemblé à partir d'un Fw 190A-8 et d'un Ju 88G-10 capturé par les Américains à Bernburg en avril 1945.
(Collection de l'auteur)

pour la mission. Lors d'une réunion avec l'*Oberst* von Greiff, de l'état-major de la Luftwaffe, il informe celui-ci que 15 Mistel de la 6./KG 200 constitueront la force offensive et qu'ils seront acompagnés par 12 Ju 88 et lu 188 comme éclaireurs. Le 12 janvier, ces appareils sont prêts à être trausférés à Tirstrup, d'où ils doivent décoller pour l'opération à partir du 20. Par ailleurs, de 15 à 18 Fw 190 du III./KG 200 font mouvement sur Stavanger d'où ils participeront à l'attaque avec leur nouvelle *Bombentorpedo* conçue spécifiquement pour la lutte anti-maritime. Baumbach a ensuite l'intention de les renvoyer sur le front de l'Ouest pour attaquer l'estuaire de la Schedt.

La perte du Ju 188 de la 1.(F)/120 et la nécessité de disposer continuellement d'informations fiables ont sans doute amené le transfert à Baumbach de deux Ar 234B-2 destinés à l'origine à la FAG 5. Ces appareils à réaction disposent de la vitesse et de l'autonomie suffisantes pour exécuter des reconnaissances ininterrompues en plein jour sur les Orcades. Baumbach reçoit en plus deux Ju 188 *Nachtbild* équipés pour la photo nocturne. Ils sont affectés à un *Sondereinsatz* Scapa Flow et s'avèrent particulièrement utiles pour pister les navires anglais.

Le jour dit, 12 Mistel S2 de la 6./KG 200 se posent à Tirstrup. Les avions sont aussitôt rangés à l'abri et camouflés. Le même jour – superbe démonstration d'efficacité logistique – les charges creuses anivent par train et sont immédiatement fixées sur les Ju 88. Commence alors l'interminable attente de conditions climatiques favorables pour la mission.

« En ce qui concerne le plan d'attaque de Scapa Flow, se souvient Rudi Riedl, nous n'avons reçu qu'un seul vrai briefing dans un chalet proche de l'aérodrome, au mur duquel se trouvait une grande carte du secteur de Scapa Flow. Chaque pilote a reçu une cible personnalisée, puisque nous recevions régulièrement des renseignements actualisés sur le mouvements des navires anglais. Je savais exactement à quel endroit était ancrée ma cible. Pour nous aider encore plus, nous avions à Tirstrup une maquette du port avec des modèles réduits de tous les bateaux que nous savions là. Le gros lot, c'était de tirer un porte-avions! Au sein de la 6./KG 200, les pilotes partageaient le sentiment que si le Mistel avait été mis en service plutôt et en plus grand nombre, son effet sur certaines cibles particulières, comme un navire, aurait été plus

« Nous savions que nous serions décorés au retour – on parlait même de la* Ritterkreuz *! »

décisif. N'importe quel navire, quel qu'en soit la taille, touché par un Mistel était sûr d'être coulé. Nous devions aligner 12 appareils, pas de réserve, et l'idée était de profiter des nuages jusqu'à l'objectif pour minimiser le risque d'être repéré par des patrouilles anglaises ou la DCA. Le carburant pour l'aller serait fourni par le Ju 88 et la quantité nécessaire a été calculée à la goutte près. Des balises flottantes avaient été mouillées pour nous guider. Nous devions adopter une formation en file indienne. Nous désirions tous que cette mission réussisse parce que nous savions que nous serions décorès au retour – on parlait même de la *Ritterkreuz* !

« Une fois l'attaque terminée, le plan était de grimper avec notre Fw 190 aussi vite que possible jusqu'à 7 000 mètres et de mettre le cap sur Stavanger, le point le plus proche pour un atterrissage en toute sécurité. Nos forces en Norvège ainsi que la marine avaient été informées de notre arrivée et la marine avait été chargée de récupérer les pilotes qui, à court de carburant, ne pourraient pas rejoindre Stavanger et qui devraient sauter en parachute. »

MISTEL

Un Mistel S2 composé d'un Fw 190F-8 et d'un Ju 88G-1 (WNr. 746) codé 6D+ES, tombé aux mains des Soviétiques à Gardelegen.
On note lenuméro 50 attribué par le RW peint à l'intérieur des croix de fuselage des deux composites, et répété sur le fuselage du Ju 88 et sur le gouvernail du Fw 190.
(Collection de l'auteur)

DÉSASTRE DANS LE CIEL D'HAGENOW

De toute évidence, s'il y a un homme très préoccupé par le sort de ses Mistel, c'est bien Werner Banmbach. Et, en effet, un incident qui se déroule au début du mois de février ne peut que le conforter dans ses préoccupations. Quatre Mistel de la 7./KG 200 à Kolberg sont appelés en renfort au Danemark. Ils décollent dans l'après-midi du 3 février aux mains de pilotes provenant de la 6./KG 200 et de la KG(J) 30 (le personnel de cette dernière escadre étant en cours de transformation sur chasseurs pour devenir pilote de Me 262 ou de Mistel). Fritz Lorbach est l'un des pilotes de la 6./KG 200 qui décolle ce jour-là :

« J'ai vu une grosse explosion et ai remarqué une épave en train de brûler. »

« Le 3 février 1945, une partie de la 7./KG 200 a été transférée de Kolberg à Tirstrup au Danemark. L'unité stationnée à Kolberg comprenait quatre Mistel avec des Me 109 et la totalité du personnel. Une escale à Hagenow avait été prévue. Notre *Staffelführer*, l'*Oberleutnant* Schiffer, et son équipage décollèrent les premiers à cause du plafond bas et anivèrent sans problème à Hagenow. Le reste – trois *Huckepack* [1] pilotés par Willi Kohlhotf, Franz Pietschmann et moi – a volé en file indienne d'aérodrome en aérodrome à l'écoute de messages nous signalant l'arrivée d'avions enemis parce que nos chasseurs n'étaient pas armés. Une formation de chasseurs nous a coupé la route juste avant Hagenow. J'ai pensé qu'il s'agissait de Me 109. Erreur! C'étaient des Mustang, comne j'en ai eu la confinnation lorsqu'ils ont commencé à nous tirer dessus. Nous avons resserré la formation en survolant le terrain et j'ai reconnu les marques américaines. »

Ces P-51D appartiennent au 55th *Fighter Group* de retour d'une escorte sur Berlin. Ce groupe s'est taillé une belle réputation, notamment pour avoir été le premier à survoler la capitale allemande, et un solide palmarès en matière de cibles détruites au sol. Son officier exécutif, le *Lieutenant Colonel* Elwyn G. Righetti, descendant d'immigrés italiens, deviendra l'as des as de la 8th Air Force dans ce domaine, avec 27 avions et de nombreux locomotives et engins à son crédit. Il disparaîtra le 17 avril 1945, le jour de son 30' anniversaire, au-dessus de Dresde et si l'on a suggéré qu'il avait été lynché par la population, aucune preuve n'est venue étayer cette thèse et son corps ne sera jamais retrouvé.

Après la mission, Righetti détache le 338th *Fighter Squadron* du reste du groupe et, comme à son habitude, il forme deux sections qui rentrent à basse altitude à la recherche d'objectifs d'opportunité. Righetti, à la tête de la « section blanche », raconte :

« Près de Botzenburg sur l'Elbe, j'ai repéré un petit trou dans la crasse. À travers ce trou, j'ai aperçu deux locomotives et j'ai plongé. La visibilité ne dépassait pas trois kilomètres et des nuages épars descendaient jusqu'à 1 500 mètres environ. J'ai redressé de mon virage et ai amorcé ma passe en alignant les locos à environ six kilomètres de distance. J'avais déjà réparti les cibles, entre les locos et les wagons, à mes équipiers. Nous volions en échelon refusé à droite avec moi à l'aile gauche.

« À trois kilomètres du terrain, j'ai aperçu trois avions composites à mes 10 heures, à notre altitude qui était à peu près de 180 mètres et qui se dirigeaient sur nous à 800 mètres de distance. Je les ai pris pour des Heinkel 111 porteurs de V-1 et j'ai dégagé aussitôt, sur ma gauche et en chandelle, pour me positionner dans la queue de celui du milieu. J'ai commencé par tirer deux courtes rafa1es à 600 mètres, mais je l'ai raté. Je me suis rapproché jusqu'à être à bout portant et j'ai lâché une longue rafale. J'ai vu de nombreux impacts bien placés sur le fuselage et l'empennage du plus gros des deux avions et quelques impacts plus dispersés sur le chasseur qui a comnencé à prendre feu. Les deux appareils, encore accouplés, sont partis en abattée. J'étais sur le point de les dépasser et je ne les ai pas vus s'écraser, mais quelques secondes plus tard, j'ai vu une grosse explosion et ai remarqué une épave en train de brûler.

« Je ne savais toujours pas ce que nous étions en train

Un Mistel S3C assemblé à partir d'un Fw 190A-8 et d'un Ju 88G-10 capturé par les Américains à Bernburg en avril 1945.
(Collection de l'auteur)

d'attaquer. J'ai tourné légèrement à gauche pour mieux m'en rendre compte. En me rapprochant et avant d'ouvrir le feu, j'ai découvert que le V-1 était en fait un Focke-Wulf 190 accouplé sur le dos d'un lourd bimoteur. Alors que je m'approchais pour tirer, le gros avion, qui m'a semblé avoir été largué, a viré sur la gauche légèrement en piqué, s'est écrasé sur un petit hameau et à brûlé. Apparemment, il ne portait pas de bombe, parce que l'essence échappée de ses réservoirs a brûlé pendant un moment et je n'ai pas observé d'explosion anormalement forte.

« Le Fw 190, dégagé de sa charge, a basculé sur sa droite et s'est lancé dans une série de manœuvres évasives. Je l'ai suivi dans sa queue jusqu'à 200 mètres, tirant par intermittence, plaçant quelques coups au but intéressants le long de la carlingue, sur les ailes, dans l'habitacle, qui ont déclenché un incendie. Le Boche a perdu le contrôle et s'est écrasé droit devant lui. À ce moment, j'ai noté quelques traçantes venant de derrière moi. J'ai dégagé brusquement à gauche en grimpant dans un nuage bas. Je n'ai jamais su qui ou quoi m'avait tiré dessus, mais c'était probablement le troisième Fw 190 après s'être débarrassé de son bombardier. »

Righetti reçoit le crédit d'un Ju 88 sûr et d'un Fw 190 probable, le *lst Lieutenant* Bernard H. Howes de deux Fw 190 et d'un Ju 88 et le *2nd Lieutenant* Richard Ci Gibbs d'un Ju 88 et d'un Fw 190. Howes, dans son compte rendu, ajoutera qu'il a vu le Ju 88 s'écraser dans un viI1age « *où il a explosé en détruisant tout un tas de maisons* ».

À l'autre extrémité des rafales, Fritz Lorbach se souvient de ce qui s'est passé quand les Mustang lui sont tombés dessus :

« Notre altitude était de 150 mètres, celle des nuages de 300 mètres. Kollhoff et Lorbach ont désaccouplé leurs appareils et les Me 109 ont voulu atteindre les nuages, mais ils ont été descendus avant Le Mistel de Pietschmann a percuté le sol. Kollhoff a réussi un atterissage de fortune sur une rive de la Sude, mais il a été mitraillé au sol; un membre de son équipage a été tué et lui-même a été blessé à l'épaule. L'équipage de mon Ju 88 n'a pas été blessé bien que le moteur gauche ait été incendié, et j'ai fait un atterrissage forcé dans les bois. »

L'*Oberfähnrich* Franz Pietschmann pilotait le Ju 88A-4 WNr. 8590 (CK+WN). Il a été tué, comme son mitrailleur, l'*Oberfeldwebel* Ernst Rübsam, et son mécanicien, l'*Obergefreiter* Paul Giemsa. Dans le Mistel de Kollhoff, ce dernier a été blessé, comme le signale Lorbach, et son mitrailleur, le *Feldwebel* Franz Fischl a été tué.

« J'ai aperçu deux bimoteurs approcher au ras des arbres, puis il y a eu une sacrée agitation ! »

Le rapport des pilotes américains mentionnant la présence de Fw 190 entre en contradiction avec l'état officiel des pertes de la Luftwafe qui indique qu'il s'agissait de Bf 109. En effet, on trouve bien le Bf 109F-4 WNr. 10053, dont le pilote, l'*Obergefreiter* Joachim Uhlig (détaché de la KG 30 à la 6./KG 200), a été tué, et le Bf 109F-4 WNr. 13141 (SK+MO), son pilote, l'*Oberfeldwebel* Arnold Klähn (également de la KG 30), subissant le même sort.

Toutefois, un Fw 190A-8 (WNr. 737989), piloté par l'*Oberleutnant* Otto Burkhard de la KG 30, figure sur la liste des pertes de la 6./KG 200 au-dessus d'Hagenow, ce jour-là; il est très probablement l'avion filmé par la cinémitrailleuse de Gibbs.

Il est difficile de doser l'impact que ces pertes ont eu sur l'OKL, mais dans son journal de marche, on peut lire cette phrase : « *À la suite de discussions avec le* Kommodore *de la KG 200, le* Reichsmarschall *a reporté la décision finale d'exécuter l'opération "Drachenhöhle" de trois jours* ».

La RAF s'en mêle

Le 14 février, deux Mosquito FB.VI du *Fighter Experimental Flight* se présentent à la verticale de Tirstrup vers 11h10. Au sol, les pilotes de la 6./KG 200 viennent de quitter leurs quartiers à Mollerup et roulent en direction de l'aérodrome. On leur a fait savoir qu'en prévision d'une amélioration de la météo, il est possible que la mission sur Scapa Flow sera effectuée ce jour. En arrivant au terrain, ils

entendent le bruit sourd des canons de la *flak*. Rudi Riedl rapporte la suite :

« Le matin du raid, on avait tous pris place dans un Opel Blitz qui nous conduisait à Tirstrup comme d'habitude. Je portais déjà ma combinaison et même mon gilet de sauvetage, et j'étais prêt à décoller. Nous n'étions pas encore arrivés à l'aérodrome quand la RAF a surgi. J'ai levé les yeux et j'ai aperçu deux chasseurs bimoteurs approcher au ras des arbres dans le lointain, puis il y a eu une sacrée agitation ! »

S'attendant à 80% de pertes, Werner Baumbach aurait délibérément torpillé l'opération.

Le *Flying Officer* Roy LeLong, un Néo-zélandais pilotant l'un des deux Mosquito, évoque son attaque :

« J'ai fait mon approche par l'est, l'aérodrome étant difficile à trouver à cause de la neige et de la glace. J'ai volé parallèlement à la piste est-ouest sur le côté sud. Au début, je n'ai vu aucun avion, mais finalement j'ai découvert 5 ou 6 Fw 190 et Ju 88 composites avec un camouflage normal bien dispersés sous les sapins. Mon collimateur était HS et j'ai dû me servir de la plaque de verre pour viser, tirant sur le sol un peu en avant d'un de ces composites. Le nombreux personnel travaillant sur ces avions ennemis se dispersa pendant l'attaque. J'ai viré vers le sud jusqu'à la niche suivante et j'ai effecté une attaque similaire sur un autre composite, le touchant à plusieurs reprises. J'ai alors viré vers l'ouest et ai attaqué pour la deuxième fois le premier composite que j'avais déjà endommagé. Cette fois, le Ju 88 et le Fw 190 ont pris feu tous les deux. Après voir dégagé au terme de cette dernière passe, la *flak* légère a ouvert le feu sur moi, alors nous avons mis le cap sur notre point de rendez-vous à Mariager. On pouvait voir deux colonnes de fumée noire quand on a laissé l'aérodrome derrière nous. »

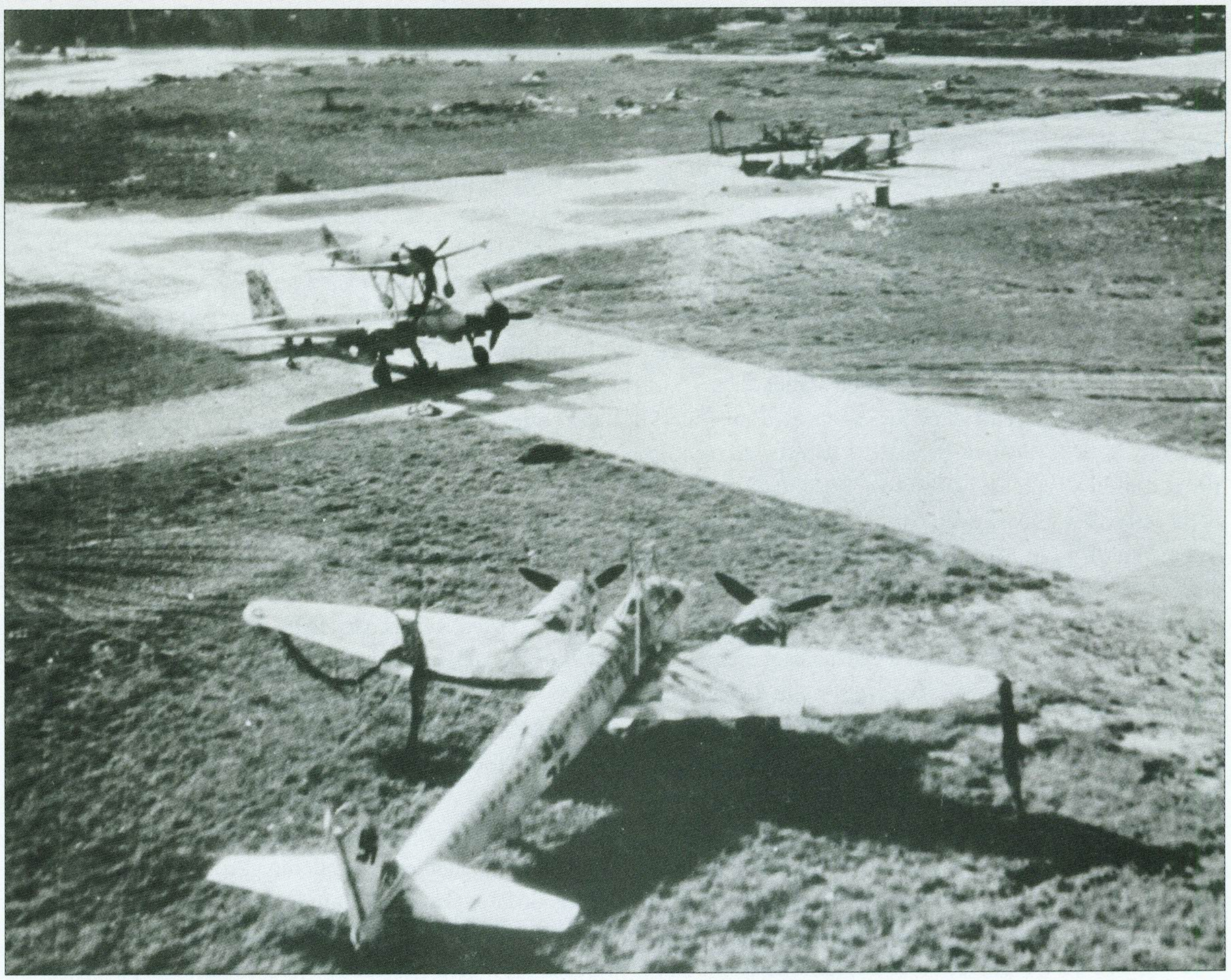
Les revendications des deux Mosquito s'élèvent à un composite et un Ju 88 détruits et un composite endommagé. En fait, les pertes allemandes s'établissent à deux Mistel 3 détruits et un endonnnagé à 15%.

Une opération délibérément torpilléee ?

Ironie du sort, la veille du raid britannique, Göring a décidé de repousser « Drachenhöhle » *ultérieurement*, et le 14, dans une note destinée aux officiers supérieurs, l'*Oberst i.G.* Christian du *Luftwaffenführungsstab* écrit que l'opération est « *temporairement suspendue* [et que] *tous les préparatifs doivent cesser* ». Les unités qui auraient dû être engagées dans l'opération doivent être renvoyées au front. Quant aux Mistel rassemblés à Tirstrup, ils resteront sur place en attendant de nouveaux ordres.

Bien que les docwnents allemands semblent nettement attribuer la soudaine annulation de l'attaque contre Scapa Flow àl'affectation prioritaires des ressources en essence à une autre opération concernant les Mistel sur le ftont de l'Est, les souvenirs de ceux qui ont participé aux événements du 14 février laissent deviner un autre scénario beaucoup plus intriguant. Après la guerre, Balduin Pauli, ancien Stafelkopitiin de la 6./KG 200, écrira à ses anciens camarades une lettre assez étonnante :

« Après la guerre, quand j'ai rencontré Baumbach en Espagne, il m'a dit que le *Reichsmarschall* avait à tout prix besoin d'un succès de prestige – "sa" Luftwaffe ayant

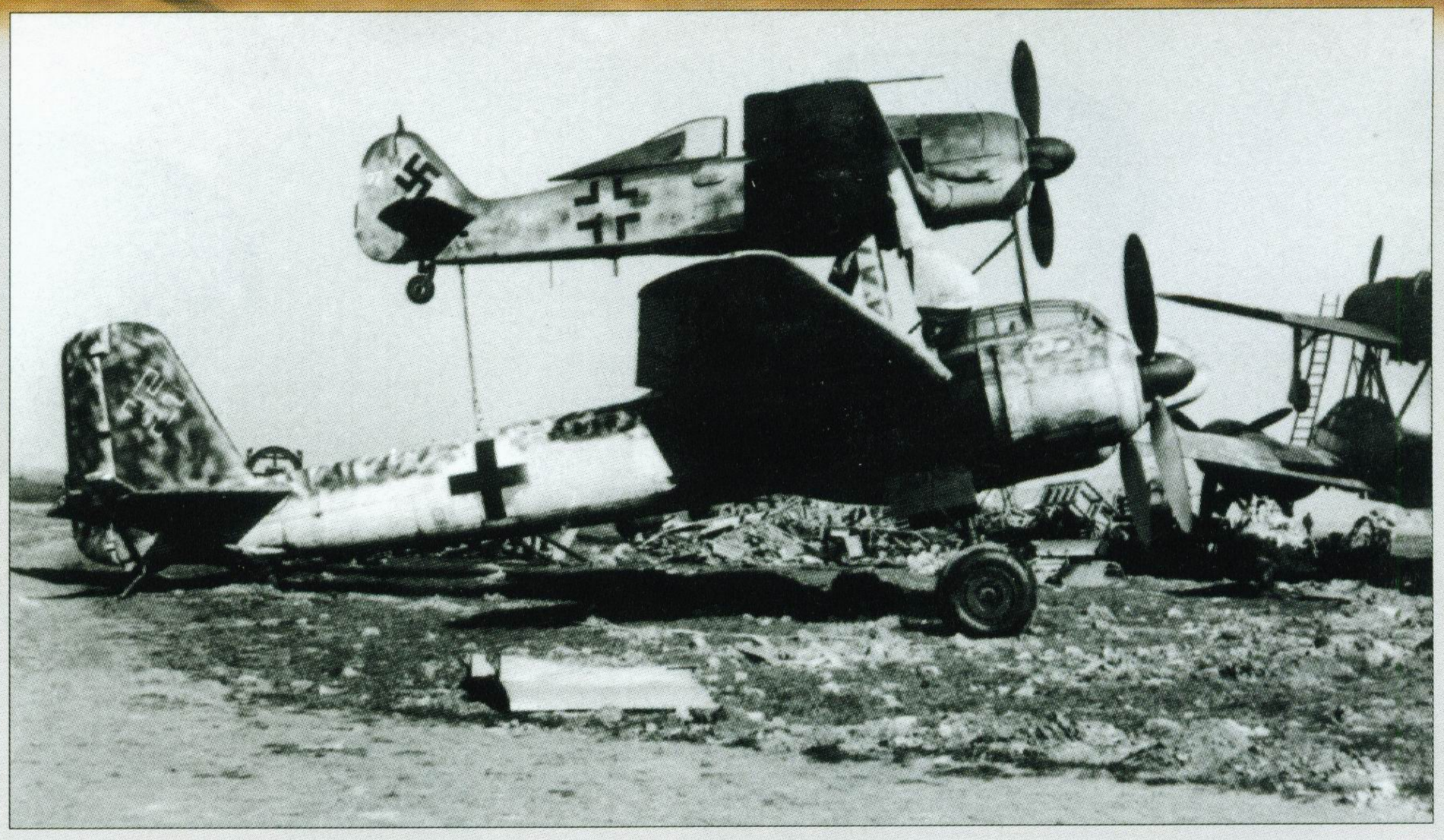


Vue partielle du terrain de Merseburg prise le 16 avril 1945. On distingue quatre Mistel S3B ou S3C. Le composant inférieur en était le Ju 88G-10, version allongée de chasse de nuit, dont le carburant utilisé était compatible avec le moteur du Fw 190A. (Archives Blitz)

Mistel 1
Bf 109F-4 et Ju 88A-4
2./KG 101
Saint-Dizier, juin 1944.

Mistel 1
Bf 109F-4 et Ju 88A-4
Einsatzgruppe 101 (?)
Burg, automne 1944.

© P-A. Tilley - 2006



été discréditée – afin qu'il puisse à nouveau se présenter devant le *Führer*. Toutefois, selon l'avis de Baumbach, la mission n'était pas capitale pour l'effort de guerre et, selon toute probabilité, il fallait s'attendre à un taux de pertes de l'ordre de 80%. Alors, en passant par d'autres canaux, il avait délibérément torpillé l'opération. »

On ignore ce que ces « autres canaux » peuvent être, mais certains événements survenus en Angleterre en février sont tout aussi intéressants. Le 13 de ce mois, le *Squadron Leader* Bob Kipp, DSO, DFC, commandant le *Fighter Experimental Flight* à Ford, reçoit un coup de téléphone du *Wing Commander* S.N.L. Maude, DFC, ancien commandant du N° 25 *Squadron*, devenu chef des opérations au QG du *Fighter Command* à Stanmore. John Waters se souvient de cette conversation :

« De temps en temps, Bob Kipp recevait des appels urgents du *Wing Commander* Maude. Je soupçonnais Maude d'avoir reçu des informations d'une source secrète pour nous envoyer à Tirstrup. Je suis certain que nous [les pilotes] n'étions absolument pas au courant de la présence de ces avions composites – je me suis même demandé si Kipp l'était – mais il pouvait en avoir une petite idée à la suite de ses conversations téléphoniques. Plus j'y pense, plus je suis convaincu qu'il a alimenté notre imagination par ses coups de fil mystérieux. »

Certains documents déclassifiés prouvent que les services de renseignement britanniques étaient au courant de la présence de Mistel à Tirstrup dés la fin du mois de janvier. Dans une note date du 28 février adressée au chef d'état-major, le chef assistant de l'état-major Air (renseignement) écrit :

« Un agent a porté à notre connaissance qu'à la fin de janvier et le 19 février de nombreux avions Mistel sont arrivés sur deux aérodromes au Danemark. »

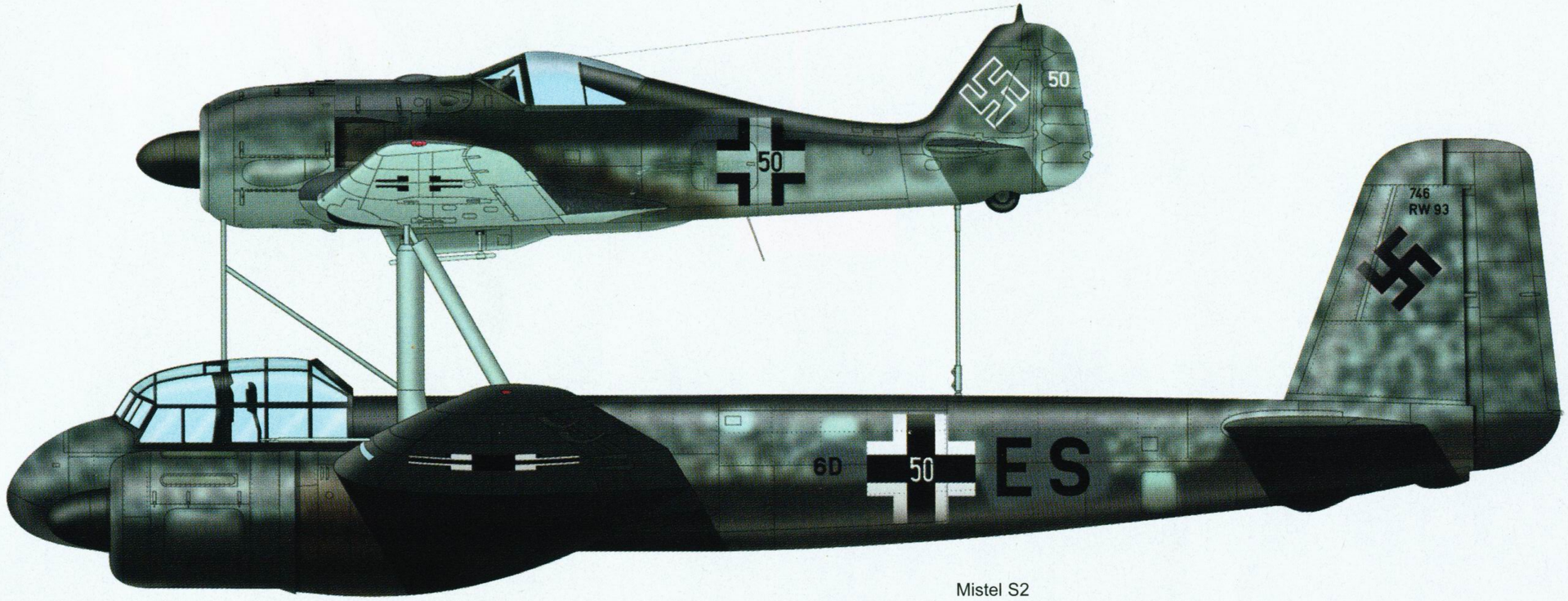
Bien que le torpillage de l'opération ne peut être confirmé, ni infirmé, avec une certitude absolue, il n'existe aucun doute quant au fait que cette opération a bel et bien été ajournée *sine die*. Le minutier des conférences quotidiennes de l'OKL comporte, à la date du 16 février, l'entrée suivante : « *le* Reichsmarschall *a décidé que l'opération "Drachenhöhle" ne peut être exécutée dans l'état actuel de la situation* ».

C'est ainsi que la Royal Navy a échappé à « Drachenhöhle ». Quant au Mistel, il ne tardera pas à servir sur le fiont de l'Est, mais ceci est une autre histoire. FIN

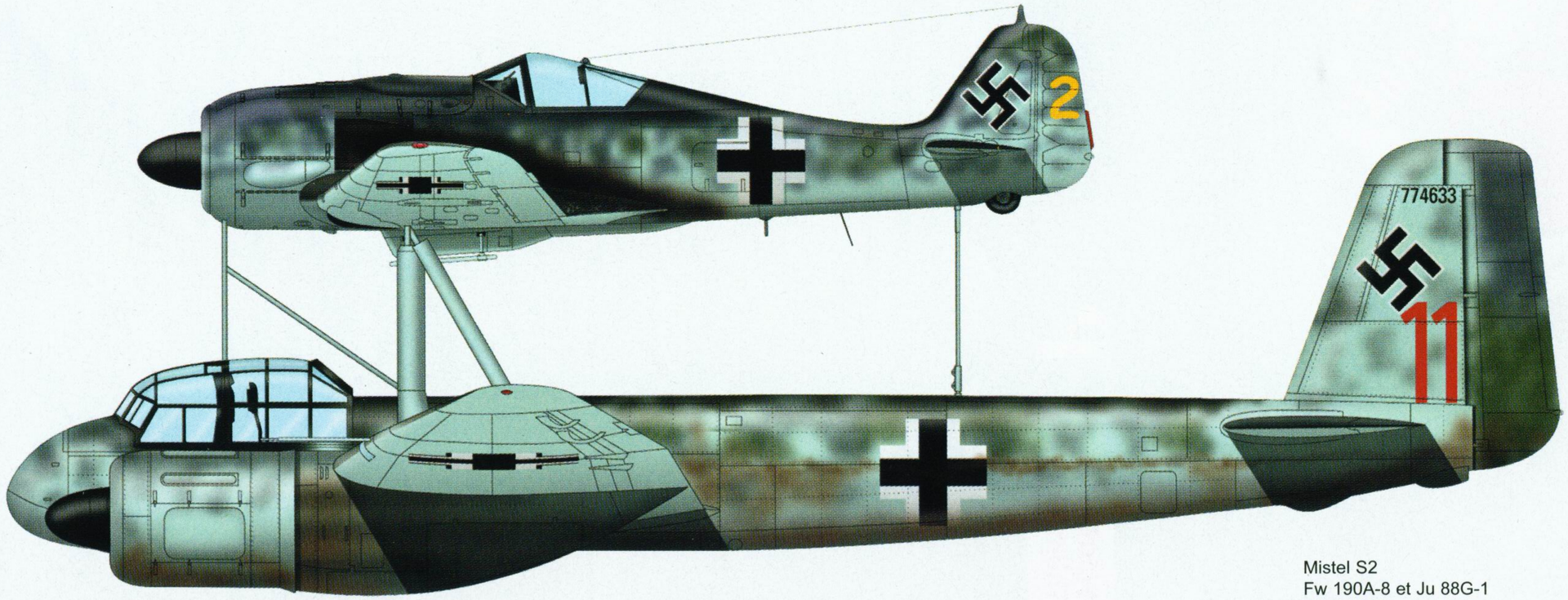
Extrait du livre Mistel – *German composite aircraft and operations 1942-1945* – R. Forsyth, with E. Creek, S. Ransom & W. Stocker – Classic Publications, Crowborough, 2001.

Deux vues d'un Mistel S2 capturé à Neubiburg. La combinaison se compose d'un Fw 190A-8 et d'un Ju 88G-1 (WNr. 590153). Cette version était réservée à l'entraînement, le moteur du Fw 190 n'acceptant pas le carburant du Ju 88G-1. (Collection J.V. Crow)

© P-A. Tilley - 2006



Mistel S2
Fw 190F-8 et Ju 88G-1
Unité, lieu et date inconnus.



Mistel S2
Fw 190A-8 et Ju 88G-1
6./KG 200
Tirstrup, février 1945.

Warren E. Thompson

F-1

PARMI LA POPULATION peu de gens savent combien de fois les États-Unis et l'Union Soviétique se sont trouvés au bord de la guerre nucléaire pendant toute la période de la Guerre froide. Le seul incident à avoir été porté à la connaissance du public a été la crise de Cuba et, à cette époque, le Président Kennedy n'avait d'autre alternative que de tenir les Américains informés. Si les media de l'époque avaient été aussi agressifs et puissants qu'ils le sont aujourd'hui, cet incident aurait répandu une terreur digne du Jugement dernier. C'est finalement une chance que nous n'ayons pas été informés de chaque crise et de l'état d'alerte permanent, maintenu parfois à son niveau le plus haut, du *Strategic Air Command* (SAC).

Capacité nucléaire

Le blocus de Berlin en juin 1948 a déclenché la première grande tension. La toute nouvelle US Air Force s'est vue confiée la responsabilité de préparer une confrontation majeure avec les pays du bloc communiste, car elle serait en première ligne si une nouvelle guerre devait éclater. Pendant les premières années de la Guerre froide, le SAC ne disposait pas de bombardiers à réaction. Il alignait des B-29 et des B-50 à moteurs à pistons et le redoutable B-36 commençait à entrer en service. Le temps de réponse du SAC pour frapper des cibles potentielles en Europe ou en Extrême Orient était préoccupant parce que la plupart de ses avions étaient basés sur le continent américain. Ces bombardiers nucléaires devaient en effet se trouver à une distance de sécurité en cas d'attaque surprise. Avec la possibilité nouvellement offerte de les ravitailler en vol, ils étaient désormais capables de frapper n'importe quelle cible dans le monde. Si les bases US en Europe occidentale étaient attaquées, il devait s'écouler le moins de temps possible avant l'exécution de raids de représailles. Il fallait trouver un moyen de frapper l'ennemi rapidement et cette force devait avoir la capacité nucléaire. En outre, les cercles supérieurs de la défense nationale étaient convaincus qu'avec leur large supériorité en matière de chars, d'infanterie et d'aviation, si

Entre la fin des années 50 et le début des années 60, le F-100 Super Sabre, grâce à sa capacité nucléaire, a joué un rôle discret, mais majeur, dans le maintien de l'équilibre entre l'Est et l'Ouest.

00 "NUKES"

LES SUPER SABRE NUCLÉAIRES EN EUROPE

Un F-100C-25-NA du 53rd *Fighter-Day Squadron* (36th *Fighter-Day Wing*) portant deux bidons de 275 US gallons en vol au-dessus de la France à la fin des années 50.
Cette unité avait l'habitude d'exécuter des raids d'entraînement sur Cherbourg, volant en permanence depuis Landstuhl (Allemagne) à la plus basse altitude possible, sous la couverture radar.
(Photo : Mel Anderson)

les Soviétiques perçaient par la « trouée de Fulda » pour envahir l'Europe occidentale, les forces de l'OTAN ne pourraient pas les arrêter sans avoir recours à l'arme nucléaire.

Avant que le North American F-100 Super Sabre (surnommé le « Hun ») ne soit disponible en nombre suffisant pour qu'il soit déployé en masse en Europe, la capacité nucléaire a été donnée à des versions spécifiques du F-86 Sabre et du F-84 Thunderjet. Le F-100 a été le premier intercepteur supersonible à opérer depuis des bases situées à l'étranger. Sa présence soudaine en Europe a constitué une menace sérieuse à l'influence soviétique dans la région. Sa capacité à délivrer une charge nucléaire a mis une pression considérable sur les pays du Pacte de Varsovie. Il leur devenait brutalement plus difficile de se défendre contre un chasseur aussi rapide arrivant sous la couverture de leurs radars.

Chaque pilote du 36th *Fighter Wing* s'était vu assigner une cible particulière au sein du bloc soviétique. Le *1st Lieutenant* Mel Anderson se souvient de l'expérience qu'il a vécue quand il appartenait au 53rd *Squadron* à Ramstein (RFA) :

« Nous nous entraînions encore et encore. En temps normal, nous volions avec des bombes de 250 livres, mais pour les grands tests, nous utilisions de fausses bombes, appelée "Blue Boy", qui avaient la forme de la bombe-A Mark 7. Il y avait une boule de béton de 600 livres à l'intérieur et chaque extrémité était creuse. Elle avait de courtes ailettes et, techniquement, c'était une bombe classique. Il y avait trois manières de la larguer : 1) on mettait le commutateur sur "normal" et quand on appuyait sur le bouton, elle tombait, juste comme ça. 2) on utilisait un angle de largage de 45. Pour atteindre la cible, il fallait cabrer le taxi à une certaine distance de la cible, une distance qu'il fallait soigneusement calculer, et la bombe partait toute seule, planant sur 9 à 15 km et tombant pile poil sur ce que vous visiez. 3) La troisième méthode, c'était le lancer "par-dessus l'épaule". Vous passiez au-dessus de l'objectif à la hauteur de la cime des arbres et à ce moment précis, vous grimpiez à la verticale jusqu'à environ 5 000 pieds. Il y avait un gyro à bord réglé à un certain angle. Tout ce que vous aviez à faire, c'était d'exécuter un joli petit virage au sommet et, au moment où vous passiez à la verticale, la bombe se détachait automatiquement, parce que le déclenchement était commandé par un gyro. Vous encaissiez alors 4 g tandis que la bombe continuait de grimper tout droit jusqu'à 20 000 pieds. On faisait un tonneau, on piquait et on repartait comme on était venu. On espérait être assez loin pour échapper au souffle de la bombe. Cela prenait à peu près une minute à la bombe pour redescendre, ce qui représentait une distance de sécurité d'environ 10 km. »

La plupart, sinon tous les objectifs assignés au 36th *Wing* se trouvent en Europe de l'Est, dans les pays du Pacte de Varsovie. Chaque pilote connaît sa cible dans ses moindres détails et a étudié les meilleures routes d'approche et de dégagement. Il n'est pas nécessaire d'être un génie pour comprendre que la seule chance pour un chasseur-bombardier d'atteindre sa cible, c'est de voler à très basse altitude. L'entraînement s'effectue donc la plupart du temps à 15 mètres d'altitude. Pour assurer leur sécurité, les pilotes sont assistés par un avion qui vole à 150 mètres au-dessus d'eux et qui les renseigne sur la présence d'obstacles ou même d'autres avions. Le *Leutenant* Anderson témoigne :

« Nos cibles d'entraînement se trouvaient dans le sud de la France. On volait comme s'il s'agissait d'une mission réelle... au ras des marguerites. Nous avions toujours un avion au-dessus de nous et légèrement en avant. Il nous dégageait la route et cela relâchait notre tension jusqu'à l'objectif. Nous volions toujours à l'altitude minimum absolue, bien en dessous de n'importe quel radar. »

Tous les pilotes qui ont eu la chance de piloter un Super Sabre s'en souviennent avec nostalgie. C'était un bolide en aluminium brillant qui pouvait tenir tête à n'importe quel chasseur soviétique de l'époque. Cependant, ce dont se souviennent le mieux les pilotes, ce sont les incidents qui ont failli déclencher une guerre nucléaire entre 1957 et 1967. L'un des officiers du 36th *Wing*, le *Captain* Curtis Burns a encore très présent à l'esprit l'une de ces alertes critiques, lors de la « crise du Liban » au début de l'été de 1958 :

« Un soir, nous étions dans le mess des officiers quand des types en uniforme sont entrés et ont commencé à appeler quelques pilotes. Cela a éveillé notre curiosité et on a demandé à l'officier des opérations de passer un coup de fil. Quand il a raccroché, il nous a dit d'aller enfiler nos combinaisons et de nous présenter à la salle d'ops. Quand on est arrivés, on a expliqué qu'il y avait eu un coup d'état au Liban et qu'il était possible que les Soviétiques s'en mêlent pour déstabiliser la situation.

« Tous les pilotes n'étaient pas brevetés pour les missions nucléaires. Cependant, six d'entre nous avaient terminé le programme de formation. Nous étions appelés *"bomb commanders"* et, de ce fait, nous étions en *"Victor Alert"* (alerte nucléaire). Nos avions se tenaient prêts, la Mark 7 chargée, et nous avions les cartes et la trousse de survie, tout ce qui nous restait à faire était de regarder la météo au-dessus de notre cible, nous rendre à notre taxi quelque part dans son alvéole, placer le noyau d'uranium 235 dans la bombe et nous étions fin prêts à déclencher l'apocalypse. Nous étions en alerte depuis bien avant l'aube et nous pouvions décoller en moins de quinze minutes. »

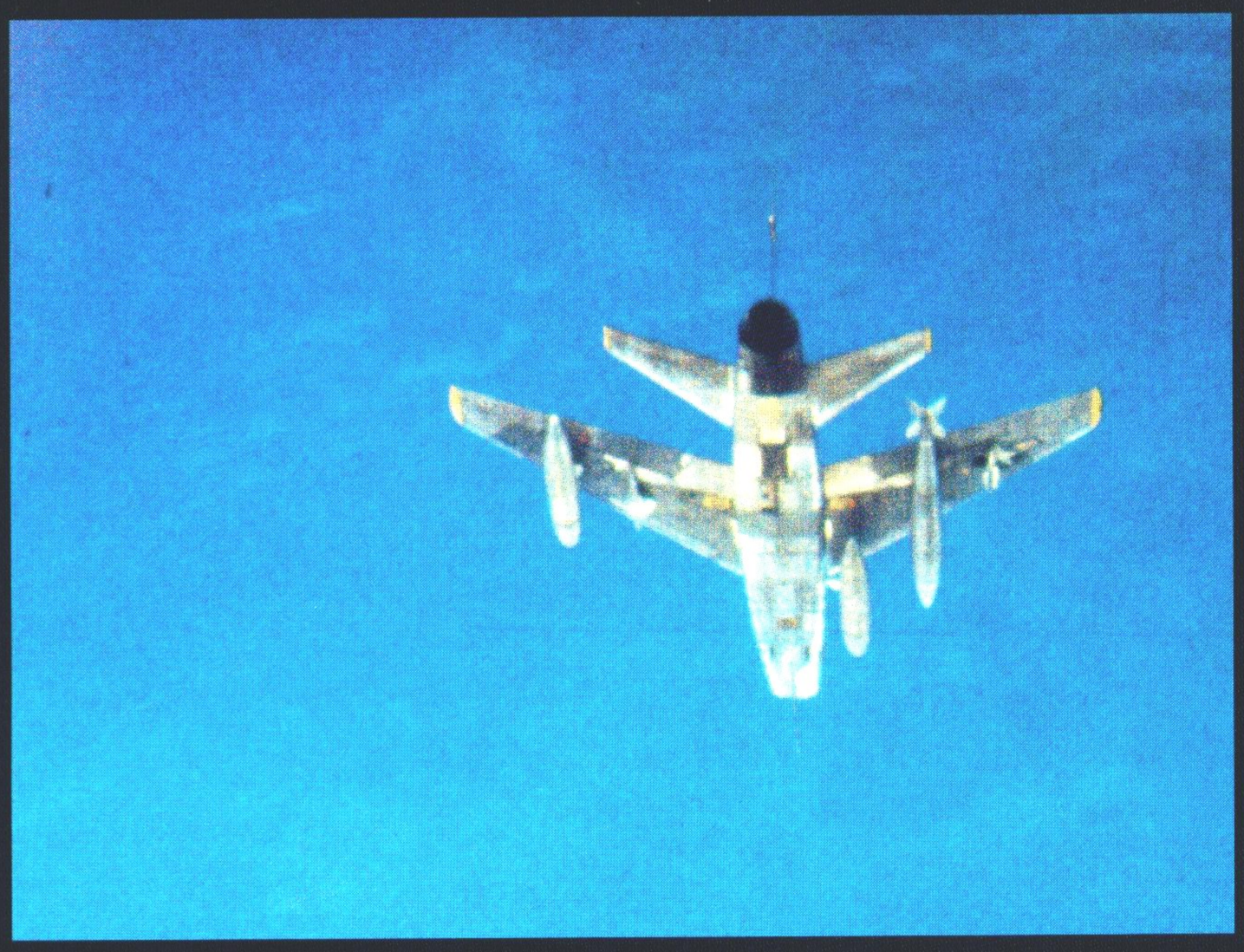
Le F-100C n'a pas la capacité tout-temps, ce qui signifie que les alertes sont suspendues en fin d'après-midi. Normalement, les missions doivent être déclenchées aux petites heures du jour de manière à ce que les avions arrivent sur leur cible à l'aube. Le *Captain* Burns ajoute que « *les unités équipées en F-100D étaient en alerte 24/24 car les appareils étaient munis du système MSQ qui leur permettait de bombarder de nuit ou par mauvais temps. Le MSQ était un radar qui avait été développé pour évaluer les passes de bombardement, mais il s'était révélé très utile pour assister les chasseurs ou les bombardiers dans le bombardement proprement dit* ».

L'un des incidents les plus sérieux se déroule en novembre 1958 lors de la seconde crise de Berlin (que l'on a aussi appelée « l'ultimatum de Berlin ». Pour les quatre pilotes qui ont roulé sur la piste dans leur F-100 chargé de la Mark 7, c'est une éxpérience qu'ils n'oublieront jamais, comme le rappelle le *Lieutenant* Mel Anderson :

« On m'a appelé au milieu de la nuit et le type à l'autre bout du fil m'a demandé de venir au rapport immédiate-

Ci-dessus :
des F-100C-25-NA du 53rd *Fighter-Day Squadron* en formation au-dessus de l'Allemagne à la fin des anées 50. Ce *Squadron* était l'un des cinq (tous à capacité nucléaire) dépendant du 36th *Fighter-Day Wing* dont l'état-major était basé à Bitburg. Ces cinq *Squadrons* étaient le 22nd FDS (Bitburg), 23rd FDS (Bitburg), 32nd FDS (Soesterberg, NL), 53rd FDS (Landstuhl, D) et 461st FDS (Hahn, D).
(Photo Mel Anderson)

Ci-dessous :
sur ce F-100C du 53rd de retour d'une mission d'entraînement, on distingue parfaitement l'insigne d'escadrille. On aperçoit aussi la perche de ravitaillement en vol. La couleur du 53rd était le jaune (rouge pour le 22nd, bleu pour le 23rd, vert pour le 32nd et noir pout le 461st).
(Photo : Mel Anderson)



Configuré pour un vol longue distance, ce F-100C est équipé de deux réservoirs de 200 US gallons et d'un de 275. Le pylone intermédiaire gauche était réservé à la bombe Mark 7. (Photo Mel Anderson)

ment. Quand je lui ai demandé pourquoi, il m'a simplement donné le numéro de ma cible et j'ai tout de suite compris qu'il ne s'agissait pas d'un exercice. Apparemment, cette fois, c'était pour de bon. On s'est retrouvés à quatre à rouler sur la piste avec la vraie bombe et nos réservoirs auxiliaires et au moment où nous nous apprêtions à décoller, on nous a rappelés par radio. La bombe était sur la position "sécurité". Si nous avions eu un incident au décollage, elle n'aurait pas explosé.

« Apparemment, des négociations étaient en cours et les deux camps semblaient vouloir discuter. Si on avait pris l'air, on pouvait encore nous rappeler jusqu'à la limite de la portée de la radio. Comme nous n'étions que quatre à partir, tous les pilotes du 53rd se tenaient dans leur avion dans l'attente du feu vert. On aurait pu lancer les 24 taxis en quelques minutes et la bombe aurait été activée en route. Notre mission était un aller simple et on nous répétait sans cesse d'arriver sur la cible le plus vite possible, lancer la bombe et dégager vers un endroit sûr avant de nous éjecter, car nous n'avions pas assez de carburant pour revenir à la base. »

Sur le F-100C, la Mark 7 est toujours accrochée au pilône du milieu sous l'aile gauche. Le *Captain* Burns évoque la redoutable configuration connue sous le nom de 1-E :

« Quand le 53rd *Squadron* a été déclaré opérationnel et a été mis en *Victor Alert*, nous avons commencé notre entraînement en configuration 1-E. Un bidon de 200 gallons était accroché sur le pylône extérieur gauche, un autre sur le pylône intérieur droit et un réservoir "banane" de 275 gallons sur le pylône du milieu à droite. La raison en était que les types au sol ne devaient concentrer leurs efforts que sur la Mark 7 en cas d'alerte.

« Quand une alerte était déclenchée, tous les avions disponibles au 53rd devaient être chargés en moins d'une heure. On imagine la pression sur les mécaniciens. La bombe Mark 7 de 1 700 livres devait être montée sur le pylône intermédiaire gauche, celui qui avait reçu tout le câblage pour le lancement et le contrôle de la bombe. Cette asymétrie tant en matière de traînée que de répartition des masses engendrait une instabilité partielle. Pour compenser, il fallait soit se servir du trim et tenir gouvernail et ailerons à gauche soit régler le trim de manière à rester au neutre. Avec cette dernière option, cependant, quand la roue avant touchait la piste, la compensation du gouvernail déviait le taxi et, à haute vitesse sur une piste mouillée, c'est quelque chose que l'on n'aime pas vraiment. Mais personne n'a jamais dit que piloter le "Hun" était quelque chose de facile et de sûr ! »

Tous les *Wings* nucléaires sont sous la pression permanente de leurs supérieurs. Le SAC est certainement l'organisation militaire la plus contraignante en matière de règles et de procédures et ses exigences s'expliquent par le fait que sa doctrine est une question de survie. Aucune faute n'était tolérée aux commandants de *Wing* et plus d'un fut relevé de ses fonctions à la suite d'un mauvais rapport d'inspection. Le *Colonel* Walt Putnam, qui commande le 36th *Wing* à Bitburg, porte sur les épaules une très lourde responsabilité avec cinq *Squadron* de F-100 sous ses ordres, qui plus est, dispersés sur différentes bases. Il évoque la période de son commandement :

« Nous disposions d'un grand nombre de F-100C, tous capables de porter la Mark 7 nucléaire. Le 36th s'était vu affecter 100 cibles en Europe de l'Est et, pour la plupart, elles impliquaient une mission sans retour. Á Bitburg se trouvait le seul dépôt de bombes nucléaires de toute l'Europe, consistant en des Mark 7 et Mark 12. Ces dernières étaient réservées aux F-86 encore basés en Europe et les Mark 7 aux F-100. Nous subissions une inspection tous les trimestres et il n'y avait pas de place pour la moindre erreur !

« Je vais prendre un exemple. Le chef du SAC, le général Curtiss LeMay était très impliqué dans sa mission et s'occupait personnellement de tous les détails. Un jour, il est arrivé à Bitburg à bord d'un C-47 qui n'avait pas déposé de plan de vol. En d'autres termes, il testait les mesures de sécurité de notre base. Mais, nous étions prêts et mes forces de sécurité ont bloqué l'avion sur la piste, loin de nos hangars et de nos installations. Elles l'ont gardé sous contrôle jusqu'à ce que quelqu'un puisse entrer dans l'avion et identifier le général LeMay. Inutile de dire qu'il a été très impressionné par la manière dont mes gens ont géré cette menace potentielle. »

Le F-100 a joué un rôle majeur dans l'équilibre des relations entre l'Ouest et l'Est entre la fin des années 50 et le début des années 60. Le fait qu'un seul *Wing* (le 36th) pouvait aligner 100 appareils supersoniques porteurs d'une bombe nucléaire a constitué une menace dissuasive qu'aucun agresseur potentiel ne pouvait se permettre de prendre à la légère. Les chiffres officiels publiés par l'OTAN en juillet 1958 font ressortir que les Russes disposaient d'environ 10 000 intercepteurs opérationnels, dont un grand nombre était basé le long de la frontière occidentale de l'URSS. Ce nombre est supérieur aux quelque 9 500 autres avions de combat qui figuraient également dans l'inventaire de l'aviation soviétique. Tout pilote de l'OTAN qui aurait voulu pénétrer ces défenses compactes aurait eu besoin d'une bonne dose de chance pour faire face à leur détermination !

La bombe nucléaire Mark 7

Elle est la première arme nucléaire développée spécifiquement pour être transportée par un chasseur ou un chasseur-bombardier. Elle a été conçue de manière à absorber les efforts et les contraintes subis lors du largage à angle droit à des altitudes allant jusqu'à 15 000 mètres, sans toutefois modifier son comportement en cas de largage en vol horizontal à basse altitude. Une dizaine de modifications sont apportées à la Mark 7 pendant sa production (entre 1952 et 1967) qui s'élève à environ 475 exemplaires. Elle est déployée pour la première en Grande-Bretagne en 1952 avec le F-84.

Pour larguer leur bombe en toute sécurité et avec la précison exigée à un angle pouvant aller jusqu'à 90°, les F-100 utilisent le LABS (*Low Altitude Bombing System*). Il permet à l'avion de quitter le secteur dangereux avant que la bombe n'explose. Le système est fiable si la charge explosive n'excède pas 400 kt.

La bombe Mark 7 peut être réglée pour exploser à une altitude déterminée. Elle pèse un peu moins de 1 000 kg, sa longueur est de 4,58 m et son diamètre de 0,76 m.

Un F-100C-25-NA du 53rd FDS en alerte sur le tarmac de Landstuhl en janvier 1958. Landstuhl était un satelite de Ramstein.
(Photo : Curtis Burns)

L'auteur tient à remercier Mel Anderson, Curtis Burns et le M/Gen Walt Putnam (Ret.) pour leur contribution.

North American F-100C-25-NA (54-1927)
53rd *Fighter-Day Squadron*, 36th *Fighter-Day Wing*
Bitburg (Allemagne), 1958.

© P-A. Tilley - 2006

LES CANADIENS

Si les opérations de la Royal Canadian Air Force en Europe sont assez bien connues, on ignore davantage le fait que les Canadiens ont participé aux combats contre les Japonais aux Aléoutiennes.

Jim Grant

Si la Royal Canadian Air Force s'est fortement impliquée en Europe pendant la Seconde Guere mondiale, elle n'en a pas moins été présente sur d'autres théâtres d'opérations, notamment sur la côte Est du Canada pour lutter contre la menace que faisaient planer les *U-Boote* sur les convois alliés dans l'Atlantique. Ce que l'on sait moins, c'est que la RCAF a aussi combattu contre les Japonais dans les Aléoutiennes.

Les îles Aléoutiennes s'étendent sur plus de 1 600 km à l'ouest de l'Alaska jusqu'à la presqu'île du Kamchatka. Sur le plan géologique, elles sont le prolongement de la chaîne de l'Alaska et se composent d'îles d'origine volcanique dont le plus haut sommet culmine à 2 440 mètres. Le climat est particulièrement hostile, froid, humide et brumeux pratiquement toute l'année. Pendant le séjour de la RCAF, plusieurs tempêtes obligèrent à suspendre les opérations et causèrent de nombreux dégâts aux avions et aux installations. « *C'était un enfer humide*, déclara quelqu'un. *Il fallait voler sur des milliers de miles par un temps où même les albatros restaient au sol. Des avions se sont littéralement évanouis dans la nature. La température pouvait descendre jusqu'à -60, un froid qui rendait le métal brûlant si on le touchait à main nue. La maintenance était un problème immense et les tempêtes de neige arctiques se liguaient contre les défenseurs.* »

Montée en puissance

Lorsque la guerre du Pacifique éclata, le général américain commandant le secteur de l'Alaska était persuadé que les Japonais arriveraient par les Aléoutiennes et il avait déployé troupes et matériel sur un certain nombre d'îles. Il avait retenu l'île dUmnak pour construire une base aérienne afin d'empêcher les Japonais d'attaquer Dutch Harbor. Et il n'eut pas tort, car les Japonais attaquèrent bien Dutch Harbor le 3 juin 1942, lors d'une manœuvre de diversion soixante-douze heures avant le début de la bataille de Midway. Ils furent cependant repoussés par l'USAAF et contraints de se replier sur les îles d'Attu et de Kiska à près de 1 500 km du continent nord-américain.

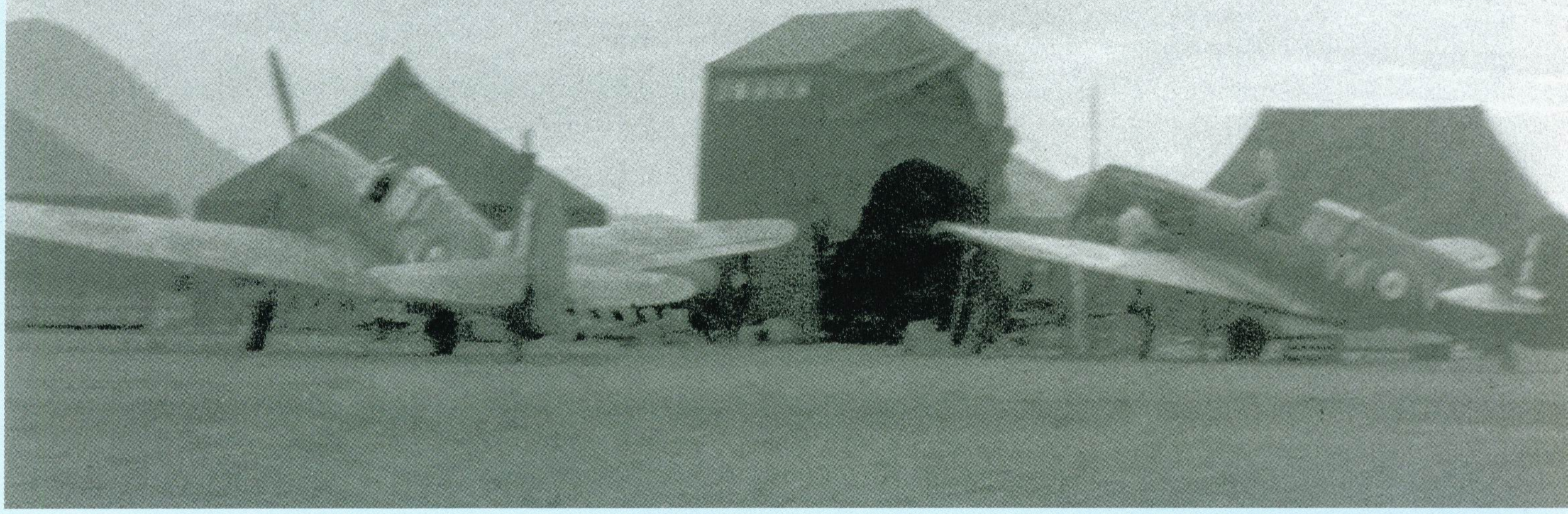
Quand le Canada déclara la guerre au Japon, le 7 décembre 1941, le *Western Air Command*, qui couvrait les provinces d'Alberta et de la Colombie Britannique, ne disposait que d'un faible nombre de Bolingbroke et de Hudson. Le N° 7 *Squadron* alignait des Blackburn Shark et quelques Supermarine Stranraer pour défendre la côte pacifique. Cette maigre force fut

Curtiss Kittyhawk Mk. Ia (AK905)
N° 111 RCAF *Squadron*
Sea Island, Patricia Bay, Colombie britannique, 1942.

© P-A. Tilley - 2006

S DANS L'ENFER HUMIDE

LA RCAF AUX ALÉOUTIENNES



bientôt renforcée par l'arrivée de nouveaux Bolingbroke et de Curtiss Kittyhawk Mk. I.

Ces derniers appartenaient au N° 111 (*Thunderbird*) *Squadron* qui arriva à Patricia Bay le 14 décembre, mais cette unité ne fut pas déployée en Alaska avant le mois de juin 1942. En mars 1942, la tribu indienne des Saanich offrit au *Squadron* un *Thunderbird* [1] comme totem, qui l'adopta comme emblème et nom de baptême. Le N° 14 *Squadron*, qui semble n'avoir jamais reçu de nom de baptême, rallia l'île de Sea en mars 1942 et fut à son tour envoyé en renfort de la 11th *Air Force* américaine. Il fut basé tour à tour à Anchorage, Umnak, Kodiak et Chiniak Point.

Les Bolingbroke du N° 8 (*Musk Ox*) *Squadron* furent transférés sur l'île de Sea dès le mois de décembre 1941. Au début de la guerre, ce *Squadron* était une unité sans spécialisation mais plutôt orientée reconnaissance. Elle était équipée de Northrop Delta qu'elle échangea en novembre 1941 contre des Bolingbroke Mk. I (version du Bristol Blenheim Mk. IV construite sous licence par Fairchild au Québec) et Mk. IV (version remotorisée), à la suite de quoi, elle devint unité de bombardement et de reconnaissance. Elle s'installa à Anchorage et en juin 1942 un rapport mentionna « *... qu'il n'y avait que 24 hommes pour entretenir 13 avions. Les distances sont telles entre deux avions et des avions aux baraquements que les hommes font des journées de 18 heures* ». Le manque de personnel et de tracteurs pour manœuvrer les avions au sol n'arrangeait en rien cette situation. « *Fin juin, nous étions tombés à court de bougies et nous avions juste de quoi changer deux moteurs* ».

Le N° 111 *Squadron* fut reformé le 1er novembre 1941 sous les ordres du *Squadron Leader* Arthur D. Nesbitt, DFC, un ancien de la bataille d'Angleterre. Il reçut des Kittyhawk Mk. I soustraits des contrats anglais à Rockliffe. Nesbitt fut remplacé le 13 juin 1942 par le *Squadron Leader* J.W. Kerwin, qui avait également participé à la bataille d'Angleterre; il devait malheureusement trouver la mort avec quatre de ses pilotes lors d'un vol de convoyage le 16 juillet.

Un nouvel escadron de chasse, le N° 14, fut formé à Rockliffe le 2 janvier 1942 sous le commandement du *Squadron Leader* B.D. Russell, DFC, remplacé en novembre par B.R. Walker, DFC. L'escadron reçut ses premiers Kittyhawk en février et fut envoyé sur l'île de Sea en mars. La première mission de guerre se déroula le 18 juin, lorsque plusieurs patrouilles décollèrent sur alerte à la poursuite d'avions non identifiés qui ne furent jamais aperçus.

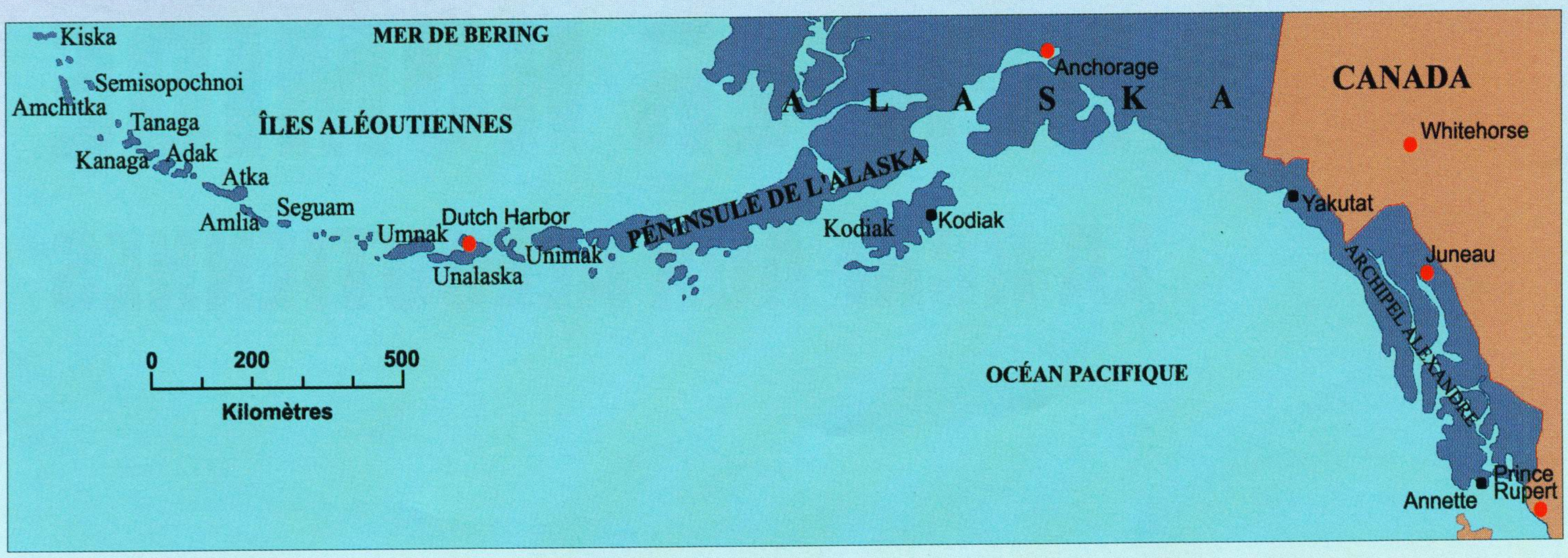
UN SOUS-MARIN FANTÔME

La 11th *Air Force* américaine, constituée le 5 février 1942 à partir de l'*Alaskan Air Force*, consistait à cette époque en deux escadrons de chasse, les 11th et 18th PS, trois escadrons de bombardement, les 36th, 73rd et 77th BS, ainsi qu'en quelques unités auxiliaires totalisant 3 045 hommes. Entre cette date et l'attaque japonaise du 3 juin, des renforts furent envoyés mais les Américains comptaient toujours sur l'appui des

[1] Littéralement « oiseau de tonnerre », sans équivalent en français, dieu bienveillant dans la mythologie indienne.

Des Kittyhawk du N° 118 RCAF *Squadron* à Patricia Bay, en janvier 1942. (Collection L. Milberry)

La RCAF aux AlÉoutiennes



Canadiens et ils ne ménagèrent pas leurs efforts pour que le gouvernement canadien accepte de placer sous leurs ordres le *Western Air Command*. Bien que les autorités d'Ottawa aient refusé cette proposition, les unités canadiennes opérèrent régulièrement depuis les bases américaines aux Aléoutiennes.

Le gouvernement canadien accepta néanmoins que les Américains puissent s'installer sur son territoire au nord de Prince Rupert et il fit même construire une base sur l'île Annette, dans l'archipel Alexandre, à environ 100 km au nord-ouest de la ville. En mai 1942, il fut décidé d'y stationner les Bolingbroke Mk. IV du N° 115 (*Lynx*) *Squadron* du *Squadron Leader* E.M. Reyno (autre vétéran de la bataille d'Angleterre) en vue de la défense aérienne de Prince Rupert. Ces appareils étaient équipés d'un pack de quatre mitrailleuses de 7,7 mm sous le ventre qui pouvaient les transformer en « chasseurs » le cas échéant. La première sortie de guerre eut lieu le 13 mai 1942, lorsqu'un appareil décolla pour rechercher un sous-marin répéré au large, qui, en définitive, se révéla être un tronc d'arbre à la forme insolite. Cette unité effectua d'incessantes patrouilles maritimes, fastidieuses et épuisantes pour les équipages disposant d'un confort très sommaire, le pilote volant en permanence aux instruments dans un silence radio total. Le *Pilot Officer* W.J. McGregor, de London (Ontario), se souvient : « *Sur toute leur longueur, la côte de la Colombie Britannique et celle de l'Alaska constituaient un spectacle étonnant. Cela m'a sauté aux yeux la première fois que je les ai vues. Survoler ces ilôts ou ces petites baies pour se diriger vers ces montagnes culminant à plusieurs milliers de mètres était vraiment quelque chose* ».

La veille de Noël 1942, le *Pilot Officer* W.E. Thomas est son équipage reçurent l'homologation officielle d'un sous-marin japonais endommagé « *à des centaines de miles de la côte accidentée de l'Alaska. Une bombe de 500 livres a été lancée sur le sous-marin au moment il commençait à plonger pour sa sécurité. Le Sgt Robert Kenning de Pembroke (Ontario), radio-mitrailleur, a signalé sa position à des bâtiments de la marine qui se sont précipités pour l'achever. Du sous-marin, il n'est resté que des débris* ». La réalité est, toutefois, quelque peu différente, comme le prouvent les archives.

Comme les « chasseurs » du N° 115 (*Cougar*) *Squadron* ne faisaient pas le poids face aux vrais avions de chasse japonais, le N° 118 *Squadron*, équipé en Kittyhawk Mk. I, reçut l'ordre d'aller renforcer les Bolingbroke. Reformé en décembre 1940, cet escadron fut d'abord équipé en Grumann Goblin, dont certains exemplaires restèrent en service jusqu'en mai 1942. Les premiers Kittyhawk arrivèrent en octobre 1941, en faisant la première unité de la RCAF transformée sur ce type. À la fin du mois de mai 1942, le 118 reçut l'ordre de rejoindre Patricia Bay, mais quelques jours

Des Bolingbroke du N° 115 *Squadron* à Patricia Bay, sur l'île de Sea.
Ces appareils pouvaient éventuellement être utilisés comme chasseurs; il est fort heureux pour les équipage qui ne le furent pas !
(Larry Milbury)

plus tard arriva le contre-ordre et ses 15 Kittyhawk (trois ayant été perdus en route) se posèrent finalement sur Annette le 21 juin.

Les Japonais attaquent

Comme on le sait, les Américains avaient percé le code secret de la marine Impériale et dès le 5 mai 1942, ils savaient tout ou presque d'une opération visant les Aléoutiennes. Le commandant du secteur demanda alors aux Canadiens de lui affecter au moins un escadron de chasse. Il reçut le N° 111 qui se posa à Elmendorf Field (Anchorage) le 6 juin. La RCAF dépêcha aussi sur place le N° 8 *Squadron* dont les Bolingbroke reçurent de nouveaux rateliers afin d'emporter des bombes américaines.

Les hostilités s'ouvrirent le 3 juin par un raid des appareils des porte-avions *Junyô* et *Ryujô*, sous les ordres du vice-amiral Boshiro Hosogaya, contre les installations de la marine américaine à Dutch Harbour et celles de l'USAAF à Fort Meares. Le lendemain, ils ajoutèrent la base aérienne de Fort Glenn à la liste de leurs objectifs. Les Japonais attaquaient par petits groupes de 12 à 18 avions à intervalle régulier, probablement dans l'espoir qu'une vague réussirait à coincer les chasseurs américains en train d'être ravitaillés et réarmés, une tactique qui avait souvent fait ses preuves. Ils revendiquèrent 11 avions détruits au sol et de nombreux dégâts causés aux bâtiments et aux citernes d'essence, auxquels il convient d'ajouter la mort de 86 soldats américains.

Les forces japonaises se composaient de 32 A6M2 « Zero », 20 B5N2 « Kate » et 24 D3A1 « Val », un nombre peu impressionnant face aux unités alliées qui les attendaient. Ce fut au cours de cette attaque que le maître Tadayoshi Koga tomba en panne d'essence à la suite de la rupture d'une canalisation due à une balle. En tentant de se poser sur un terrain plat mais marécageux de l'île d'Akatun, il se retourna et fut tué sur le coup. La découverte de ce « Zero » presque intact consitua une prise précieuse pour les Américains qui, en le décortiquant, purent mettre au jour les qualités et les défauts d'un chasseur qui, jusque là, terrifiait les aviateurs alliés.

La casse a été très importante en Alaska, en grande partie en raison à des conditions climatiques extrêmes.
Ici, l'un des deux Kittyhawk (AK779 ou AL220) du N° 118 *Squadron* perdus lors du transfert de l'unité à Annette le 24 juin 1942.
(Larry Milberry)

Des conditions climatiques meurtrières

Trois jours plus tard, les troupes japonaises débarquèrent à Kiska et Attu. Or, il fallut attendre le 8 juin pour qu'un LB-30 Liberator du 36th BS ne découvre que ces îles étaient tombées aux mains des Japonais. Ceux-si s'empressèrent de construire une piste de 1 200 mètres et une base de sous-marins.

Les N° 8 et 111 *Squadrons* formèrent le X *Wing* le 2 juin, sous les ordres du *Wing Commander* Gordon McGregor, qui, lui-même, était placé sous l'autorité de l'USAAF. La maintenance des Bolingbroke était rendue difficile par la pénurie de pièces détachées et par la sensibilité à l'humidité de leur moteurs Bristol Mercury. En revanche, les Kittyhawk qui pouvaient être appovisionnés par les ateliers US ne connurent pas d'ennuis majeurs. Toutefois, McGregor ne fut pas long à comprendre que le commandement américain n'engagerait pas les Canadiens en opérations et qu'il donnerait systématiquement la priorité à ses propres unités. Par contre, à l'échelon des unités, l'amitié et la coopération étaient franches et sans arrière-pensée. Un pilote canadien déclara : « [Les Américains] *ne jouissent d'aucun avantage dont ils ne nous font pas profiter* ».

Après l'occupation d'Attu et de Kiska par les Japonais, McGregor fit pression pour que la RCAF soit impliquée dans les combats au lieu d'être confinée à des patrouilles côtières. Il finit par obtenir gain de cause et le 16 juillet douze Kittyhawk du 111 furent envoyés sur la base de

Ses deux moteurs et son long rayon d'action feront du P-38 un appareil beaucoup plus apprécié des pilotes que le P-40. Malheureusement pour la 11th *Air Force*, le secteur du Pacifique Sud-Ouest était prioritaire pour les livraisons.
(Larry Milberry)

La RCAF aux AlÉoutiennes

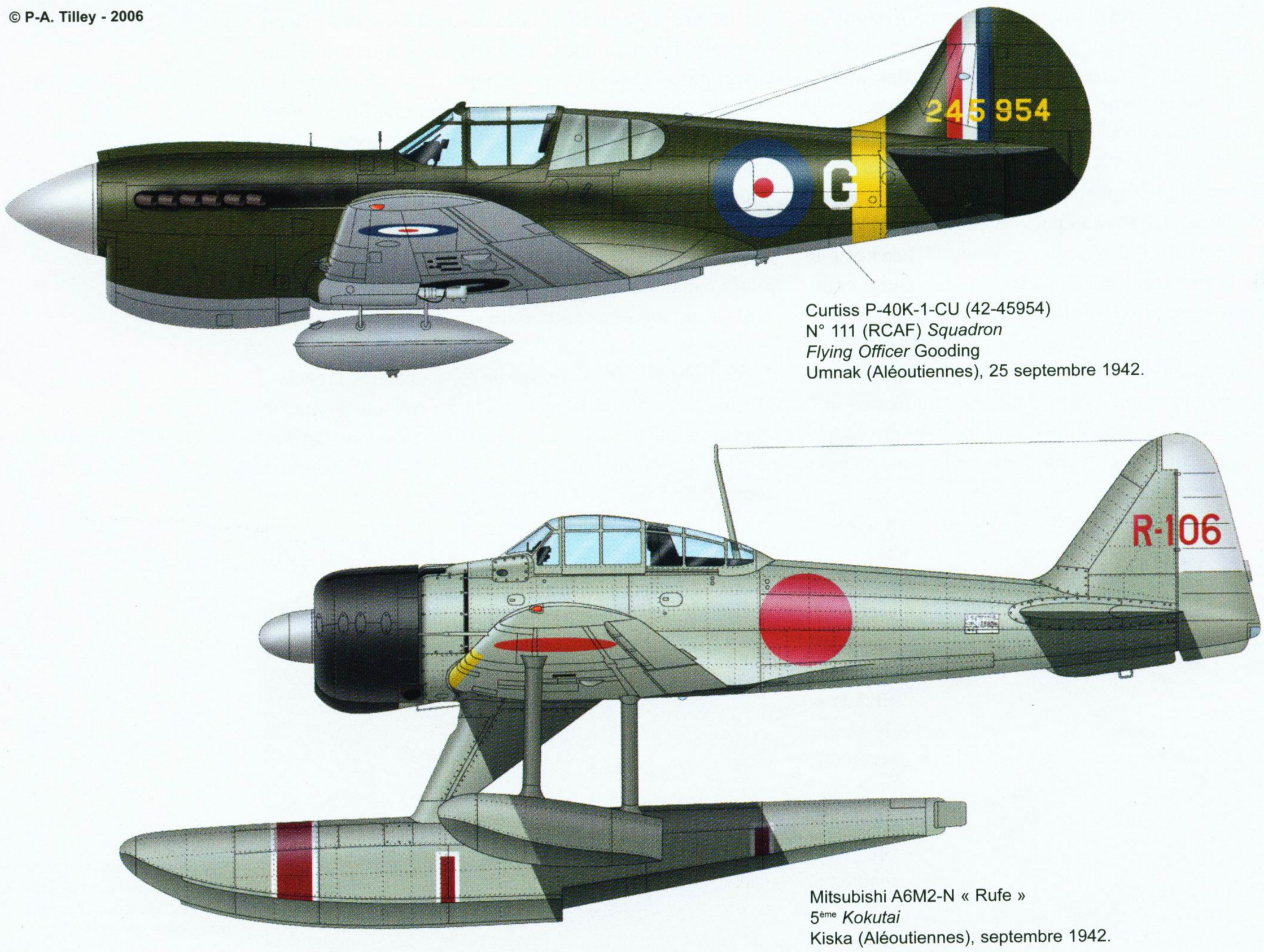
Conscients des faibles possibilités des Canadiens, mais aussi de leur franche coopération, les Américains mettront un certain nombre de P-40K à leur disposition
(Larry Milbury)

Fort Glenn sur Umnak. Ce terrain, ouvert en mai, disposait d'une piste en dur, mais les hommes couchaient sous des tentes. Ce fut une bien triste journée pour cet escadron : sur la première vague de sept appareils, seuls McGregor et le *Pilot Officer* O.J. Eskil arrivèrent à bon port, les cinq autres pilotes ayant disparu dans un *williwaw*. Un plongea dans la mer et les quatre autres percutèrent une montagne. Parmi les disparus se trouvait le *Squadron Leader* J.W. Kerwin, vétéran de la bataille d'Angleterre au cours de laquelle il avait obtenu trois victoires avant de se faire descendre et d'être gravement brûlé. L'un des trois C-47 transportant le personnel technique et l'équipement s'écrasa également sur une montagne. Ces accidents eurent pour cause l'apparition soudaine d'un épais brouillard. Ce n'était pas chose inhabituelle, mais ce phénomène connu sous le nom de *williwaw* était imprévisible et pouvait durer des semaines entières, formant une masse très dense du sol jusqu'à une altitude très élevée.

Au cours de l'année 1942, la 11th *Air Force* américaine perdit 72 avions, dont seulement 9 du fait de l'ennemi. La disparition des 63 autres était imputable aux seules conditions climatiques. « *Sacrément vicieuse*, expliqua le *Flying Officer* J.B. Morgan de Montréal à propos de la météo. *Difficile à prévoir. Elle se forme plus au nord. Sur la côte Est, on peut le prédire assez bien. Les montagnes rendent les conditions encore pires. Elles sont couvertes 80% du temps. Croyez-moi, un ciel dégagé en mer est quelque chose de rare* ».

L'unique victoire aérienne canadienne

En raison d'un manque de pilotes américains de Kittyhawk en Alaska, il fut décidé de rattacher dix pilotes de la RCAF pour former le *Flight* F du 11th



Curtiss P-40K-1-CU (42-45954)
N° 111 (RCAF) *Squadron*
Flying Officer Gooding
Umnak (Aléoutiennes), 25 septembre 1942.

Mitsubishi A6M2-N « Rufe »
5ème *Kokutai*
Kiska (Aléoutiennes), septembre 1942.

Fairchild Bolingbroke Mk. IV (9030)
N° 115 (*Lynx*) RCAF *Squadron*
Patricia Bay, 1942.

© P-A. Tilley - 2006

Pursuit Squadron, alors commandé par le *Major* John S. Chennault, fils du général commandant les *Tigres volants*. Neuf P-40K-1 furent affectés aux Canadiens et revêtus des marques de nationalité canadiennes, mais les pilotes furent fréquemment amenés à voler sur des machines prêtées par les Américains.

Après l'échec de Midway, les Japonais auraient été mieux avisés de se retirer des Aléoutiennes, mais après seulement sept mois de guerre, ils gardaient confiance en la victoire finale. Ils découvrirent bien vite qu'il était nécessaire d'envoyer des renforts s'ils comptaient tenir leurs positions désormais sous les raids réguliers de l'aviation américaine.

Les troupes US débarquèrent sur l'île d'Adak qui fut occupée le 31 août. En dix jours, les Américains construisirent un aérodrome qui put accueillit trois unités équipées en B-24, P-38 et P-39 dès le 9 septembre et la première mission de guerre étant menée le 14 sur Kiska. Le N° 111 *Squadron* fit à son tour mouvement sur Adak.

Le 25 septembre 1942, quatre pilotes canadiens prirent part à la première mission conjointe sur Kiska, impliquant 32 chasseurs et 9 Liberator. Ce fut au cours de ce raid que le *Squadron Leader* Ken Boomer abattit un A6M2-N « Rufe » de la 5e *Kokûtai*. Ce fut la seule et unique victoire aérienne de la RCAF dans le secteur et elle permit à Bommer de décrocher la DFC et l'US *Air Medal*.

Fin novembre, le 111 fut replié sur Umnak pour défendre les chantiers navals de Kodiak.

Le 13 janvier 1943, les forces alliées occupèrent Amchitka, beaucoup plus proche de Kiska. Les Américains s'empressèrent d'y bâtir un aérodrome, d'où le premier raid s'envola le 18 février.

À la suite des négociations entre les Américains et les Canadiens, le N° 14 *Squadron* fut transféré à Umnak pour prendre part aux opérations en cours. Il effectua sa première mission le 18 avril. Entre cette date et le 15 mai 1943, cette unité effectua 88 sorties (14 missions) en 400 heures de vol de guerre. Ce faible taux de sortie s'explique par les conditions météo et la pénurie d'avions, contraignant les Américains à mettre les P-40 disponibles en pool en fonction des besoins du *Squadron* canadien et de leurs trois propres *Squadrons*.

L'attaque d'un radar sur Kiska par douze Kittyhawk du N° 14 *Squadron* le 26 avril constitua la première mission autonome de la RCAF.

La dernière unité canadienne à entrer en lice dans le secteur fut le N° 149 (Sea Wolf) *Squadron*. Formé à Patricia Bay le 26 octobre 1942 sur Bolingbroke, il fut déployé à Annette entre août 1942 et novembre 1943. Rééquipé en Ventrura Mk.V en juin 1943, il fut dissous le 15 mars 1944 après avoir réalisé 188 sorties opérationnelles; il perdit un avion et ses quatre hommes d'équipage dans un accident.

Le vent du changement souffle

Le 11 mai 1943, la 7e division US débarqua sur l'île d'Attu et, après 18 jours d'intenses combats, l'île fut entièrement nettoyée. L'aviation japonaise tenta de repousser l'assaut avec tout ce dont elle disposait, y compris des « Betty » qui furent taillés en pièces par les P-38 du 54th *Fighter Squadron*. La plus grosse surprise pour les Américains fut la manière acharnée dont les soldats japonais défendirent chaque mètre carré de l'île. Seulement 24 furent capturés vivants et plus de 2 500 cadavres furent retrouvés. Ces combats coûtèrent 552 morts et 1 140 blessés du côté américain.

Le vent du changement commença alors à souffler sur les Aléoutiennes et, notamment, le 10 juillet, lorsque des B-25 du 77th *Bomb Group* allèrent bombarder Paramouchir dans l'archipel des Kouriles.

Après plus d'un an passé dans le secteur, le 111 quitta l'Alaska dans le courant du mois de juin. Le 14 prit en compte les 8 P-40K laissés sur place par le 111 et s'envola pour Amchitka. Entre juillet et août, l'escadron effectua une centaine de sorties sur Kiska. En fait, les Japonais avaient abandonné l'île à la fin du mois de juillet, mais le temps était si bouché qu'il fallut un débarquement le 15 août pour que les Américains se rendent compte que l'île était déserte. En l'investissant, ils purent vérifier l'efficacité des raids aériens : bâtiments effondrés, matériel détruit, pistes non réparées... La victoire s'était jouée dans les airs.

Pendant la campagne, l'USAAF a exécuté 297 missions, larguant un total de 3 662 tonnes de bombes. Les pertes se sont élevées à 160 tués, dont 114 du fait de l'ennemi, et 42 disparus, et à 35 avions abattus en combat et 150 autres perdus pour d'autres raisons (en particulier en raison des conditions atmosphériques). L'USAAF et la RCAF ont revendiqué une soixantaine d'avions japonais détruits, ainsi qu'un sous-marin, un destroyer et sept transports de troupes coulés.

FIN

Blaich, le retour

Jean-Claude Blondelle, qui nous adresse cette photo prise à Cannes-Mandelieu en septembre dernier, demande s'il s'agit d'un vrai Bf 108 ou d'un Nord 1000.

Sur les traces de Mermoz

C. Libes, membre direct de la famille Mermoz et spécialiste de la randonnée équestre à thème, souhaite organiser un raid en véhicule 4X4 entre Toulouse et Dakar, en passant par les escales de l'Aéropostale.
Pour ce faire, il souhaiterait entrer en contact avec toute personne susceptible de le renseigner à propos desdites escales (Cap Juby, Villa Cisneros, Port-Étienne et Saint-Louis-du-Sénégal).

C. Libes
CDEVO, 106 rue des Bussys, 95600 Eaubonne
01.39.59.74.02
CDEVO95@aol.com

Potez 631

Comme nous l'a fait remarquer P. Sigournet (Bordeaux), le Potez 630 du GC I/5 figurant en page 17 et 57 de notre hors-série n° 10 ne porte pas le n° 45 puisqu'une photo montre clairement le matricule militaire « 02 » sous l'aile gauche, ce qui signifie qu'il portait, en fait, le n° 75 (et non 57 comme mentionné dans la recension d'AirMag).

Et pour terminer, une jolie photo de Potez 63.11 aux couleurs de la Luftwaffe visiblement abandonnés (à Méaulte en 1944 ?).

REÇU 5 SUR 5

Insigne inconnu

En réponse à la requête de Pierre Pépin (voir précédent numéro) à propos de l'identification d'un insigne inconnu, Philippe Ricco nous fait parvenir deux clichés de sa collection personnelle. Il ajoute qu'il a de bonnes raisons de croire que cet insigne était celui du CIB d'Avignon-Pujaut. Nous le remercions de nous faire partager ces deux photos.

La pêche au gros

« Le 8 octobre 1943, nous avons décollé de Meeks Field à bord du Liberator Mk.III « T » du N° 120 *Squadron* pour escorter un convoi. En plein jour, nous volions soit à 1 500 m, soit sous la base des nuages s'ils étaient plus bas. Arrivés à 56° 18' N et 26° 30' W, notre opérateur radar (nous ne disposions que d'un des premiers modèles d'ASV) a signalé un écho droit devant à 15 km. Dans le poste de pilotage, nous avons repéré le sous-marin à peu près en même temps. « *Branle-bas de combat !* ». Notre *skipper*, le *Flying Officer* Dennis Webber, a grimpé dans les nuages dans l'espoir de s'approcher sans être détecté. Mais, quand nous en sommes sortis pour attaquer, nous n'avions pas assez de temps pour descendre à une altitude correcte pour lancer nos charges de profondeur. Alors, nous avons viré sur notre droite pour un second passage. Je me souviens que nous avons été entourés de traçantes et de gros nuages noirs de *flak* lourde, mais, par chance, nous n'avons pas été atteints. Nous possédions une mitrailleuse de 0,5 in. tirant vers l'avant et quatre Browning de 0,303 in. dans la tourelle arrière et nous avons riposté tout au long des attaques.

« La deuxième fois, nous nous sommes présentés par l'avant, parce que l'on nous avait dit que l'armement des sous-marins était renforcé à l'arrière. Cependant, le sous-marin a pu déjouer nos plans et nous avons attaqué plus ou moins par le travers. Nous nous sommes approchés le plus possible, malgré un tir nourri, et avons largué quatre charges de 125 kg à environ 15 m. Je n'ai pas su quel effet avait eu notre attque – nous ne nous sommes pas attardés pour le savoir, mais nous sommes revenus pour une nouvelle passe à environ 9 m. Un tir parfait. Les quatre charges ont pénétré dans l'eau et explosé au moment où nous dégagions. Quand nous avons survolé le sous-marin pour la troisième attaque, j'ai passé la tête par le hublot latéral et j'ai remarqué que les canons et leurs servants semblaient avoir disparu.

« Le sous-marin (U-643) avait stoppé les machines et semblait désemparé. Nous n'avions plus de charges de profondeur. Nous avons été très étonnés de voir l'équipage surgir sur le pont avec des gilets de sauvetage et des radeaux pneumatiques. Un autre Lib nous a rejoints, mais nous espérions que les destroyers alertés pourraient capturer le sous-marin « vivant » et nous n'avons pas tenté d'autre attaque. Craignant une ruse, nous avons surveillé attentivement le sous-marin en attendant l'arrivée des destroyers. [...] Ils vinrent bien recueillir les survivants, mais pas avant que ceux-ci n'aient réussi à saborder le sous-marin.

« Dans mon carnet, j'ai noté 15 survivants dont le capitaine [*Kapitänleutnant* Speidel], mais je ne suis pas sûr du nombre. Par la suite, on nous a dit aussi que les photos montraient les antennes d'un modèle de radar encore inconnu jusqu'ici à bord des submersibles. Sans aucun doute, le sous-marin nous attendait quand nous avons émergé des nuages. Peut-être nous avait-il tout simplement entendus ? Une fois les survivants recueillis, comme nous avions atteint notre PLE (*Prudent Limit of Endurance*), nous avons mis le cap sur la maison. Nous n'avons jamais vu le convoi SC 143 que nous étions censés escorter. Nous avons été détournés sur Ballykelly en raison des mauvaises conditions atmosphériques au-dessus de Reykjavik et nous avons atterri triomphalement après 15 heures et 30 minutes de vol. Dennis Webber reçut aussitôt la DFC et le reste de l'équipage un télégramme de félicitations du commandant en chef des *Western Approaches* ».

John Lukker, le narrateur de cette aventure, était un ancien « biffin » qui avait demandé à passer dans la RAF en 1941. Breveté pilote en novembre, il servit toute l'année suivante comme pilote de liaison à l'état-major. Il fut ensuite transformé sur Hudson et versé en janvier 1943 come copilote au N° 120 *Squadron* sur Liberator. En janvier 1944, il passa officier et commandant de bord d'un Liberator. John Lukker effectua sa dernière mission le jour de Noël 1944. Il fut démobilisé après la fin des hostilités avec le grade de *Flight Lieutenant* et 1 885 heures de vol à son actif.

D'après *Coastal Command at War*, de Chaz Bowyer, Ian Allan, Londres, 1979.

DOCAVIA

Bataille dans le ciel d'Allemagne

Une escadre de chasse dans la débâcle

JG 300, suite et fin

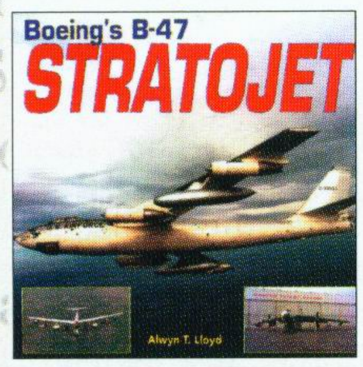
Que dire du tome II ? Pas grand chose de plus ou de moins que du tome I (voir AJ n° 44). On y retrouve la même qualité, la même verve, avec peut-être, un peu plus de photos d'hommes et un peu moins d'avions.

Nous regrettons que l'auteur n'ait pas traduit les inscriptions peintes sur les avions, les lecteurs n'ayant pas tous des notions de patois bavarois – et peut-être aussi d'avoir conservé l'orthographe allemande des noms de ville.

Comme critiques virulentes, Aéro-Journal vous a habitués à pire...

En revanche, le véritable reproche que l'on fera à ce double pavé, c'est de ne comporter aucune carte. C'est regrettable – voire impardonnable de la part d'une maison d'édition aussi ancienne et réputée que Larivière – parce que nous aurions bien aimer non seulement suivre le parcours de la JG 300 mais aussi situer la kyrielle de patelins cités dans le texte.

Bataille dans le ciel d'Allemagne – Une escadre de chasse dans la débâcle – Tome II : septembre 1944 à mai 1945 – J-Y. Lorant et R. Goyat – Collection Docavia, éditions Larivière – Prix : 70 euros.



Stratojet stratégique

Le B-47 est le dernier bombardier américain à avoir été construit à plus de 1 000 exemplaires (et même plus de 2 000, puisque la production totale s'élève à 2 049, prototypes compris). Il est aussi le premier à disposer d'ailes en flèche et de réacteurs en nacelle. Boeing en tirera de précieux enseignements qu'il appliquera sur son célèbre modèle 707. C'est donc situer l'importance de cet appareil qui entra en service au sein du *Strategic Air Command* en 1951 et n'en ressortit qu'en 1966. Remplacé par le B-52, il aura une seconde vie comme avion de reconnaissance stratégique.

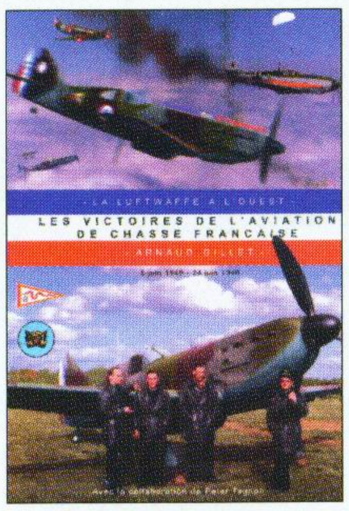
Le plan choisi par l'auteur est classique – génèse, prototypes, production, entrée en service – et s'achève par les versions expérimentales, les projets et de nombreuses annexes détaillées.

En dehors des épisodes de forte tension au cours de la Guerre froide (en particulier la crise de Suez et celle de Cuba), il ne se passe pas grand chose, mais l'auteur sait maintenir son lecteur en état d'alerte en évoquant les exercices et les méthodes d'entraînement très poussés (n'oublions pas que le patron du SAC était LeMay). Le chapitre consacré aux versions de reconnaissance traite des survols de l'URSS et des incidents plus ou moins graves qui les ont ponctués. Sept RB-47 ont été perdus à « l'ennemi » en dix ans (ce sont les pertes reconnues par l'USAF), faisant 19 tués, 3 disparus et 2 prisonniers.

Le livre est abondamment illustré (avec un cahier couleur), mais son format bizarroïde fait que nombre de photos sont réduites à l'état de vignettes.

Un livre que nous recommandons sur un avion qui, en fin de compte, a été peu traité.

Boieng's B-47 Stratojet – A.T.Llyod – Speciality Press – Prix (UK) : 24,99 GBP.
www.midlandcountiessuperstore.com



Les comptes des 1001 victoires

Où l'on reparle des homologations. Nous suivons parfaitement Arnaud Gillet quand il estime que les victoires de l'armée de l'Air ont été largement surestimées. Dans notre étude, parue dans le n° 2 d'Aéro-Journal, nous avions évoqué une fourchette de 500 à 550 avions allemands détruits.

Nous le suivons moins quand il parle de « mensonge d'état » ou de manipulation. Nous ne le suivons plus du tout quand il justifie sa position en ne décomptant que les victoires dont il a retrouvé le bulletin d'homologation. Or, tous ceux qui se sont intéressés à la question savent qu'à partir du 5 juin, les états-majors avaient d'autres chats à fouetter qu'à homologuer les victoires. Et quand bien même il aurait raison quand il affirme que le palmarès final est de 310 avions homologués et 609 non homologués, ces chiffres ne correspondent aucunement à la réalité du terrain, puisque les pertes de la Luftwafe s'élèvent à la moitié face à l'armée de l'Air !

Ce troisième tome est conforme aux deux précédents avec une certaine amélioration dans la qualité de la présentation et des photos. Les cartes sont les bienvenues. Le prochain sera consacré à la RAFpendant la bataille de France. À notre sens, Arnaud Gillet va y trouver du grain à moudre, parce que plus fantaisistes que les revendications de l'AASF en France, tu meurs !

Les victoires de l'aviation de chasse française, tome III (05.06-24.06.40) – A.Gillet – Prix : 40 euros (franco), disponible chez l'auteur 58 rue du Neuf-Bourg, 51490 Bétheniville.

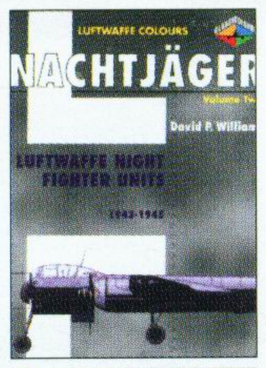
Il était une fois la guerre aérienne...

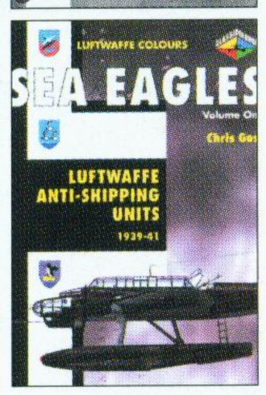
« *Dans les bibliothèques des pays anglo-saxons, si vous en croyez les titres sur les rayons, vous risquez de conclure que la première guerre aérienne fut un duel anglo-allemand* ». Que voilà une introduction qui nous réjouit, non qu'elle satisfasse un chauvinisme exacerbé, mais parce que l'auteur (américain) a décidé de « *donner à chacun* [...] *sa juste place dans l'histoire* ».

Lee Kennett n'est pas un inconnu, cet historien universitaire a déjà une belle bibliographie à son palmarès. Il traite ici de la guerre aérienne de 14-18 dans ses aspects stratégique, tactique, technique et humain. Le texte est bien écrit (et bien traduit, sauf que les noms d'avions ne prennent pas la marque du pluriel en français) et se lit facilement.

Ce livre est davantage à considérer comme un ouvrage de vulgarisation (terme qui n'a rien de péjoratif sous notre plume, bien au contraire) et il peut ravir ceux qui ne se sont jamais passionnés pour la Première Guerre mondiale, mais qui aimeraient bien en savoir un peu plus.

La première guerre aérienne, 1914-1918 – L.Kennett – 250 pages sans illustration – Economica – Prix : 25 euros.





Des couleurs bien ternes

Après avoir surfé sur la vague d'un succès mérité avec les volumes consacrés à la chasse de jour dans sa remarquable collection *Luftwaffe Colours*, cette série montre de vrais signes d'épuisement avec ces deux nouveautés. Encore que... nouveauté ne soit pas nécessairement le mot le plus approprié.

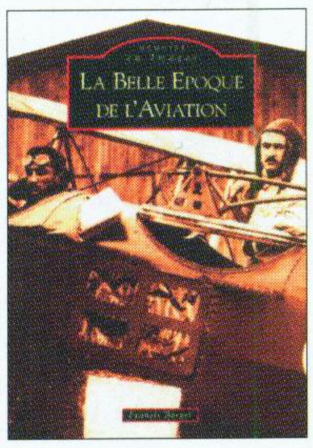
David Williams clôt le chapitre de la chasse de nuit (en deux tomes !) par un ouvrage sans grand intérêt dont la plupart des photos ont été publiées à de nombreuses reprises dans la presse spécialisée. Reste le texte et, surtout, les témoignages, mais pour une série fondée sur le visuel, c'est un peu dommage.

Chris Goss, bien connu de nos lecteurs, inaugure le chapitre des avions de lutte antimaritime. Là encore, l'iconographie n'est pas au standard de cette collection, avec beaucoup trop de photos dont on se demande ce qu'elles représentent ou ce qu'elles font là.

Très honnêtement, un prix de vente de £ 16,99 pour chacun des deux volumes semble quelque peu excessif.

Nachtjäger, Luftwaffe night fighter units 1943-1945, volume two – D.P. Williams
Sea Eagles, Luftwaffe anti-shipping units 1939-41, volume one – C. Goss
Luftwaffe Colours, Classic Publications.
www.ianallanpublishing.com

Une époque où Avord s'écrivait « Avor »



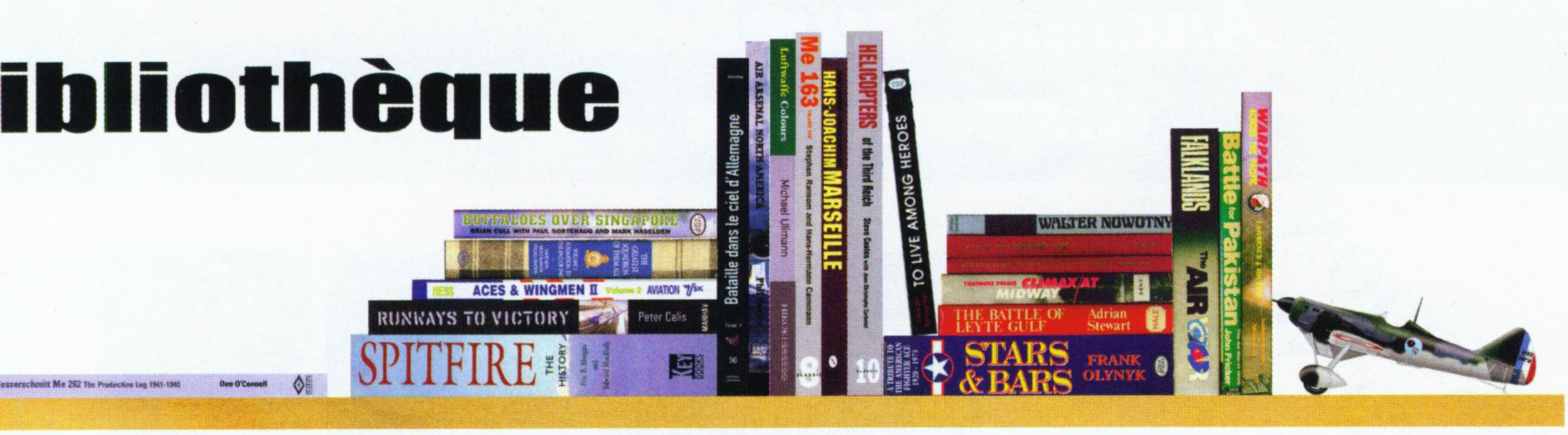
Les éditions Alan Sutton, dont nous avons eu l'occasion de chroniquer les publications à diverses reprises, nous étonnent autant qu'elles nous enchantent, en grande partie par la manière quelque peu décalée dont elles abordent le sujet qui nous tient tant à cœur : l'histoire de l'aviation. Leurs livres, qu'ils soient à vocation régionale ou destinés à un plus large public, ont un point commun : quand nous les recevons, nous commençons par nous gratter le sommet du crâne en nous posant des questions sur la santé mentale de leur directeur de collection. Mais, quand nous les ouvrons, la magie est toujours au rendez-vous.

Ce dernier ouvrage consacré à la Belle époque n'échappe pas à la règle. Plus qu'un livre, c'est en fait un album, nous dirions presque un herbier, composé de cartes postales des origines du plus lourd que l'air jusqu'à 1919, petite partie de la collection de Francis Berger.

Pour les passionnés de ces « merveilleux fous volants », ce livre ne peut être qu'un régal pour les yeux. Pour les autres, il est le témoignage d'un passé qui a pesé lourd sur la suite des événements.

La Belle époque de l'aviation – F. Berger – Ed. Alan Sutton (St-Cyr-s/-Loire) – 130 pages – Prix : 19,9o euros.
www.editions-sutton.com

ibliothèque



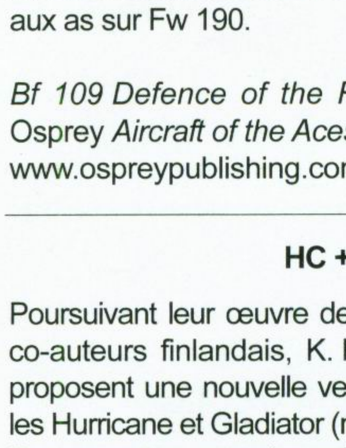
Fan de...

Pour ce qui sera probablement l'ultime chronique littéraire d'Aéro-Journal, nous aimerions saluer Giorgio Apostolo pour son courage et sa détermination à animer un trimestriel de qualité sur un sujet à la fois unique et très restreint : l'aviation italienne.

Ce quatrième et dernier numéro de l'année 2005 contient un certain nombre de photos inédites d'appareils de l'ANR (CANT Z.1007bis, Fiat G.55, Bf 109G...) prises sur les terrains du nord de l'Italie au cours de l'été de 1944.

Texte bilingue : italien et anglais.

AeroFan – Giorgio Apostolo Editore, via Ampère 49, 21131 Milano, Italie.
www.apostoloeditore.com



Les cieux du Reich à l'honneur

Le format des *Osprey Aircraft of the Aces* ne permet évidemment pas à l'auteur de se livrer à une étude exhaustive de son sujet. Il n'est donc pas possible de comparer le n° 48 de cette collection avec l'ouvrage de J-Y. Lorant. D'autant que John Weal ne s'arrête pas à la JG 300, mais traite de toutes les unités ayant été incluses à un moment ou un autre dans la défense du Reich.

La recette est connue, mais elle reste plaisante, même si l'iconographie n'est guère inédite. Le récit est cette fois plutôt factuel, la parole n'étant que rarement laissée aux témoins et acteurs. Enfin, comme d'habitude, le fascicule (96 pages) est réhaussé par la présence de neuf pages de profils en couleur que l'auteur n'a laissé le soin à personne de dessiner.

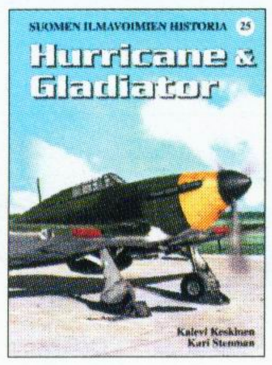
Il faut s'attendre à un « *companion book* » consacré aux as sur Fw 190.

Bf 109 Defence of the Reich Aces – J. Weal – Osprey *Aircraft of the Aces* n° 68.
www.ospreypublishing.com

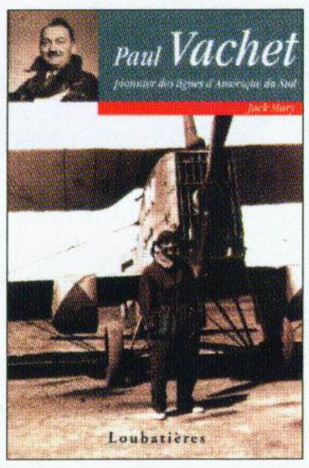
HC + GL

Poursuivant leur œuvre de dépoussiérage, les deux co-auteurs finlandais, K. Keskinen et K. Stenman, proposent une nouvelle version de leur fascicule sur les Hurricane et Gladiator (n° 25).

Par rapport au premier volume, publié il y a plus de vingt ans, celui-ci apporte de nouvelles informations et, surtout, une certaine quantité de photos inédites, dont quelques-unes sont d'une qualité réellement exceptionnelle (en particulier des vues magnifiques des Gladiator de la F.19, cette unité de volontaires suédois venus se battre aux côtés des Finlandais).



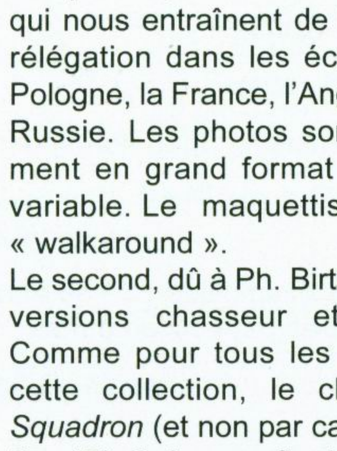
Hurricane & Gladiator – Suomen Ilmavoimat historia n° 25 – K. Keskinen et K. Stenman – Prix : 27 euros
www.kolumbus.fi/kari.stenman



Le laboureur et ses avions

Les éditions Loubatières se sont fait une spécialité de sortir de l'ombre des pionniers méconnus, dont l'influence a pourtant été certaine sur l'évolution de l'aviation civile. Après Reine (pas si méconnu...), Cavaillès et Deley, voici Paul Vachet, qui, lui, a prospecté les lignes d'Amérique du Sud. Grâce à l'aide de la veuve de l'aviateur, l'auteur a été en mesure de retracer le parcours si typiquement atypique d'un pionnier de l'entre-deux-guerres et de dresser un portrait à la fois sobre et fidèle de celui que ses amis avaient affectueusement baptisé « le laboureur ». Le livre est abondamment illustré et ne peut laisser insensible les nombreux amateurs de cette période.

Paul Vachet, pionnier des lignes d'Amérique du Sud – J. Mary – Loubatières – Prix : nc (env. 25 euros) – Tel. 05 61 72 83 53.



Coup double

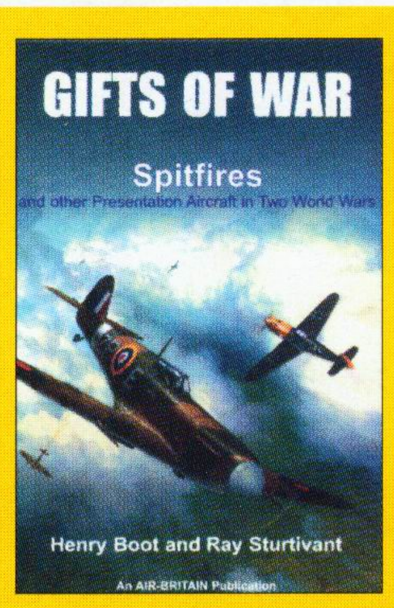
Deux albums non dénués d'intérêt chez Red Kite. Rappelons que cette collection laisse davantage la place aux illustrations qu'au texte, avec les avantages et les inconvénients que ce choix implique.

Le premier, signé Chris Goss, est consacré à un avion assez discret dans la littérature aéronautique, le Dornier Do 17. L'auteur a réuni plus de 250 photos, certaines connues, d'autres inédites, qui nous entraînent de la course de Zürich à la rélégation dans les écoles, en passant par la Pologne, la France, l'Angleterre, les Balkans et la Russie. Les photos sont présentées généralement en grand format et leur qualité est très variable. Le maquettiste appréciera le mini « walkaround ».

Le second, dû à Ph. Birtles, traite du Mosquito en versions chasseur et chasseur-bombardier. Comme pour tous les avions britanniques de cette collection, le classement s'opère par *Squadron* (et non par campagne, comme pour le Do 17). Il forme, finalement, un complément photographique idéal au volume d'Osprey consacré au même sujet (paru en 1998). Là encore, en ce qui concerne la qualité et l'originalité des photos, le bon alterne avec le moins bon. Les deux fascicules présentent des profils en couleur.

Dornier 17 in focus – C. Goss
Mosquito Fighter Squadrons in focus – P. Birtles
Red Kite – Prix : 17,95 GBP
www.redkitebooks.com

LE COUP DE C♥EUR D'AÉRO-JOURNAL



Spitfirethon

Pendant la guerre, pour environ £ 5 000 (l'équivalent de quelque 30 000 euros en « livres constantes ») n'importe qui pouvait offrir un Spitfire à la RAF, moyennant quoi le généreux donateur pouvait demander à ce qu'il porte le nom de son choix. C'est ce que l'on appelait des *presentation aircraft*. Et il y a en a eu à peu près 1 500 financés par des sociétés, des particuliers, des villages, tant en Grande-Bretagne qu'à l'étranger (jusqu'au Japon !). Si l'on compte que la majorité des fonds a été recueillie avant fin 1942, ce sont donc à peu près 15% des Spitfire construits à cette date qui ont été ainsi financés par des souscriptions privées. Mais, comme les auteurs le soulignent, avec ou sans ces fonds, ces Spitfire auraient de toute façon été construits. Ces souscriptions, gouttes d'eau dans l'océan de la dette publique britannique, ont surtout été la marque d'un grand élan patriotique. Les auteurs rapportent de nombreuses anecdotes, comme le cas d'une femme d'aviateur qui avait perdu £ 2 dans un cinéma et s'était retrouvée dans la misère. Le patron du cinéma avait alors organisé une collecte qui avait rapporté £ 2 17 s . La femme avait gardé les £ 2 mais versé les 17 shillings au *Spitfire Fund* !

Le corps du livre, abondamment illustré (photos noir et blanc et cahier couleur de 16 pages), est représenté par l'historique individuel de chaque appareil – à la mode Air Britain, c'est-à-dire fouillée et aussi complète que possible. Pas racistes, les auteurs ont ajouté un chapitre sur les *presentation aircraft* de 14-18, mais aussi sur les autres types, Wellington, Typhoon, Whirlwind...

C'est surtout la première partie du livre, consacrée au choix des noms et l'origine des donateurs qui a fait entrer ce pavé (450 pages) dans nos « coups de cœur ». La communauté anglaise de Rio de Janeiro a fait baptiser l'un des Spitfire qu'elle a financé du nom d'un quartier carioca : Botafogo, ce qui en portugais signifie « spit-fire ».

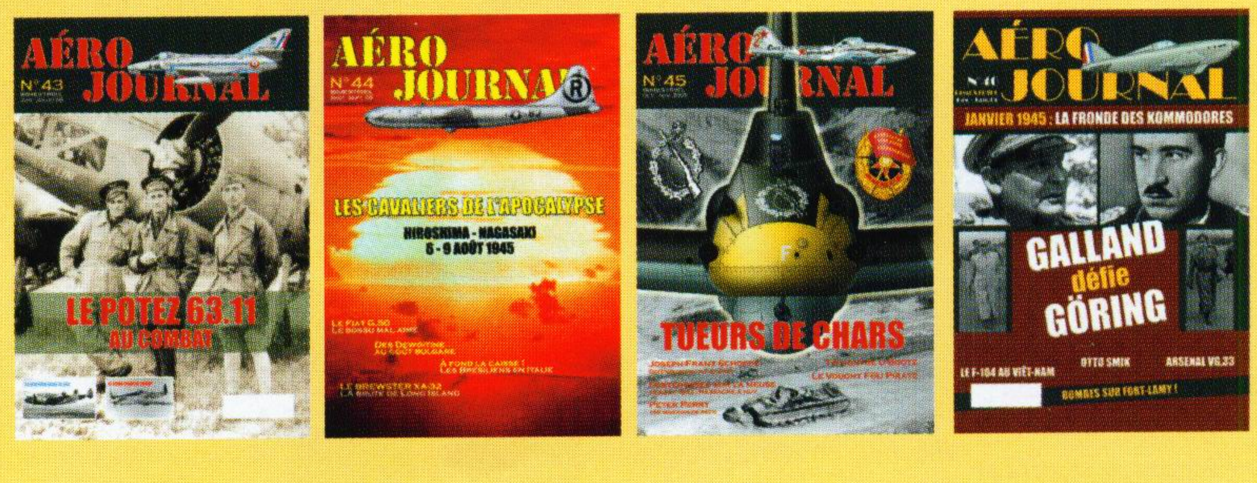
Gifts of War - Spitfires and other presentation aircraft in two world wars – H.Boot & R. Sturtivant – Air Britain Publ. – Prix : 55 GBP.
www.airbritain.co.uk

Anciens numéros disponibles

COUP DE TORCHON SUR LES ANCIENS NUMÉROS

50% DE RÉDUCTION

valable jusqu'au 31 mars 2006

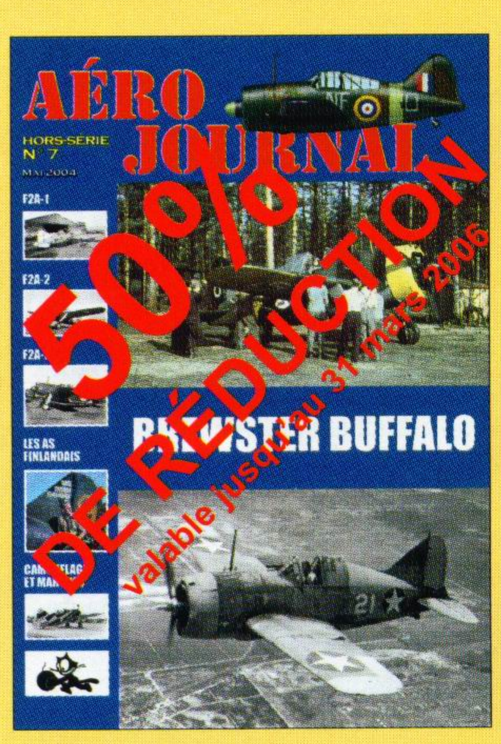


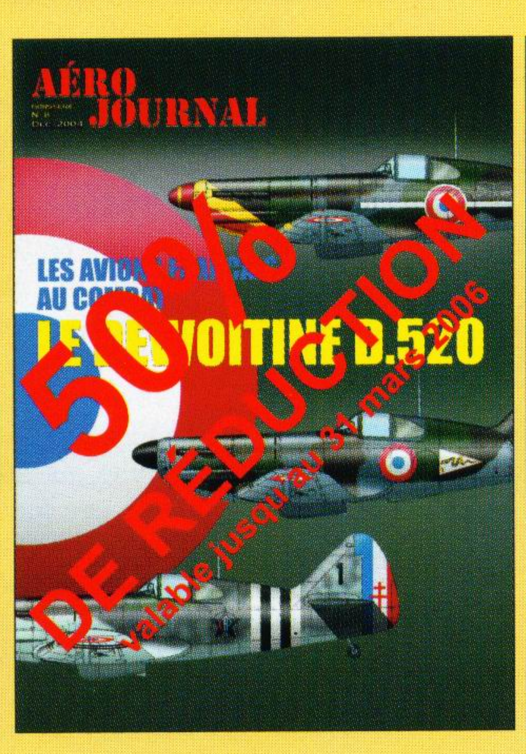
ATTENTION !
prochain numéro
parution vers le 15 avril 2006

BON DE COMMANDE

à photocopier, à recopier sur papier libre ou non, à scanner ou à découper, à vous de voir, mais à retourner rempli avec votre règlement à

AÉRO-ÉDITIONS
BP 31
47551 Agen-Boé Cedex 1





Le fascicule sur le N° 485 *Squadron* sera publié ultérieurement par un autre éditeur. Les souscripteurs seront contactés individuellement sous peu.

Je souhaite recevoir :

__ **exemplaire(s) du n° 43 / 44 / 45 / 46** - Chaque numéro : 3,8o euros port gratuit (tous pays)

__ **exemplaire(s) du hors-série n° 7 *Le Brewster Buffalo*** - Par exemplaire : 10,oo euros, port gratuit.

__ **exemplaire(s) du hors-série n° 8 *Le Dewoitine D.520 au combat*** - Par exemplaire : 9,25 euros, port gratuit.

__ **exemplaire(s) du hors-série n° 9 *Les chasseurs américains, tome I : du P-1 au P-49*** - Par exemplaire : 11,9o euros, port gratuit pour la métropole (+ port 2,oo euros autres pays)

__ **exemplaire(s) du hors-série n° 10 *Le Potez 630, 631, 633 au combat*** - Par exemplaire : 10,oo euros, plus port (métropole : 0,5o, UE : 1,oo, autres pays : 2,oo euros)

__ **exemplaire(s) du hors-série N° 71 *Squadron*** - Par exemplaire : 11,5o euros, plus port (métropole : 0,5o, UE : 1,oo, autres pays : 2,oo euros)

Nom : _____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code postal : _____ **Ville :** _____ **Pays :** _____

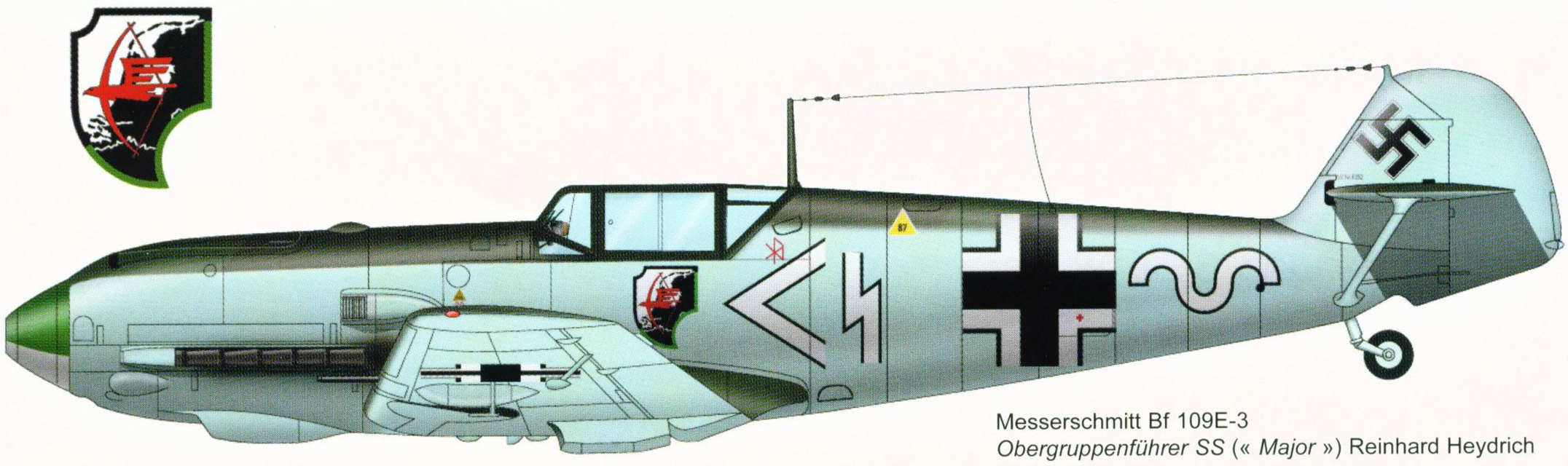
Ci-joint, mon règlement de euros _____

Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles) – *Nous n'acceptons pas les eurochèques.*

Carte : Visa – MasterCard n° _____ **Date d'expiration :** _____

Fait à _____ **le** _____ **Signature**

UN SS DANS LA LUFTWAFFE
Reinhard Heydrich



Messerschmitt Bf 109E-3
Obergruppenführer SS (« *Major* ») Reinhard Heydrich
Stab I./JG 1
Jever, été 1941.

© P-A. Tilley - 2005

Le 27 septembre 1941, le *Reichsicherheitshauptmann*, *Reichsprotektor in Böhmen und Mähren*, *Obergruppenführer SS und Polizeigeneral* Reinhard Heydrich s'installe au château de Prague, succédant au *Reichsprotektor* von Neurath jugé trop faible et incapable d'anéantir la Résistance en Bohême-Moravie. L'action de Heydrich sera implacable, inhumaine et sanguinaire. Ceux qui s'intéressent à la Seconde Guerre mondiale connaissent bien ses méthodes.
Ce qui est bien moins connu est le côté « aéronautique » de ce personnage peu sympathique qui, également pilote d'avion, a participé à quelques missions de guerre.
Une seule biographie et un livre de souvenirs [1] fournissent quelques renseignements sur ce sujet. Nous apprenons ainsi que Heydrich, avec son petit avion personnel, se livre, avant la guerre, à des compétitions acrobatiques. Heydrich est décrit comme étant un excellent pilote d'aviation sportive et qu'il désire « *voler au sein de la Luftwaffe* ». Il nous est révélé que Heydrich, selon une entrevue avec un ancien officier de la KG 55, a œuvré comme mitrailleur sur un Heinkel He 111, le 19 septembre 1939. Nous nous permettons de douter de ce témoignage, car la KG 55 effectue sa dernière sortie opérationnelle en Pologne le 15 septembre 1939.
Heydrich n'aurait pas aimé cette tâche, qui, à tout du moins, a dû lui être proposée, et préférerait être pilote de chasse. C'est sans doute pour cette raison que nous le retrouvons à l'école de chasse de Werneuchen, la JFS 1. Il y est *Hauptmann* (capitaine), volant sur Messerschmitt Bf 109B/C. Une photographie nous le montre devant un appareil de ce type. C'est le *Leutnant* Franck-Werner Rott qui serait alors son instructeur et qui le suivra au front, à la 6./JG 77 basée, en avril 1940, à Kristiansand en Norvège.
Sous le commandement du *Hauptmann* Franz-Heinz Lange, *Staka* de la 6./JG 77, Heydrich effectue quelques missions opérationnelles et, le 13 mai 1940, est légèrement blessé, son Messerschmitt Bf 109E-1 s'écrasant au décollage de Sola [2]. Un témoignage vient à l'appui de ces faits : celui de *l'Oberstleutnant* Wielfried Müller-Rienzburg de la SG 4 qui, prisonnier en Italie, révèle lors de son interrogatoire, que Heydrich « *était un bon camarade* » ayant servi sous ses ordres pendant environ un mois. Müller-Rienzburg affirme que Heydrich effectua plusieurs patrouilles au départ de Kristiansand et d'Oslo et qu'après avoir reçu l'EK (Croix de Fer) des mains de Göring, il rejoint Berlin.
Heydrich retourne en école à Werneuchen en avril 1941 qu'il rejoint dans son Siebel Fh 104 Hallore qu'il laisse sur place pendant ses quartiers libres de fin de semaine, autorisant les autres élèves à voler avec son avion pour le plaisir ou pour aller voir leurs fiancées. Il est un fait que Heydrich a de bonnes relations amicales avec ses camarades d'unité ou autres « collègues » de la Luftwaffe. Cependant, vu la place qu'il occupe dans la hiérarchie et ses fonctions au sein du Troisième Reich, il semble que ses interlocuteurs ne se sentent pas très à l'aise à l'occasion de conversations, sauf une fois où, à la suite d'une beuverie et des dicussions qui en découlent, il explique, en détail, ses vues sur le futur Troisième Reich. Il ressort que Heydrich ne veut jouir d'aucun traitement de faveur et qu'il veut servir « *comme n'importe quel simple pilote* » volant même sous les ordres de pilotes moins gradés mais plus expérimentés que lui. Son chef direct, le *SS Reichsführer* Himmler ne voit pas cela d'un bon œil mais Heydrich est dans les bonnes grâces de Hitler, qui ne dédaigne pas le « courage guerrier ».
Ce qui est le plus sûr dans les aventures aéronautiques de Heydrich est son passage à la *Jagdgeschwader* 1, avec photos à l'appui. Dans diverses publications, comme les ouvrages de Karl Ries, nous pouvons voir des photographies d'un Messerschmitt Bf 109E-3 portant l'emblème de *Gruppen Adjutant* dont la barre verticale est remplacée par le double S runique. En addition, le H runique (pour Heydrich ?) surmonte le chevron de l'emblème. L'insigne sous le cockpit est celui du *Stab* I./JG 1 à l'époque : l'aigle surveillant la baie d'Allemagne. C'est certainement à sa forte amitié avec le *Major* Dr. Mix que Heydrich doit son affectation à la JG 1.
Heydrich trouve-t-il que le front sur la Manche est trop calme ? C'est peut-être la raison pour laquelle nous le voyons apparaître sur le front de l'Est en juillet 1941, au III./JG 77, une quinzaine de jours après le début de l'opération « Barbarossa ». Le *Gruppenkommandeur Hauptmann* Anton Mader en est très inquiet, car il imagine aisément ce qu'il adviendrait de Heydrich si celui-ci tombait vivant aux mains des Russes. Il a en mémoire l'exécution sommaire du *Major* Wolfgang Schellmann, *Kommodore* de la JG 27, par les Soviétiques, le 22 juin 1941. Il n'est sans doute pas trop rassuré non plus sur son propre sort dans une telle éventualité...
Le *Feldwebel* Herbert Kaiser (RK le 14.03.43) de la 8./JG 77, se rappelle que, pendant un vol avec Heydrich comme ailier, ce dernier, ne voulant pas porter de lunettes de vue, l'a confondu avec un avion russe et lui a décoché plusieurs rafales de ses mitrailleuses !
Le 22 juillet 1941, au retour d'un vol au-dessus de la tête de pont d'Iampol, Heydrich doit poser sur le ventre son Messerschmitt Bf 109E-7 (WNr 3765) à proximité d'une unité de *Panzer* qu'il parvient à rejoindre après avoir été touché par la DCA soviétique. L'avion est endommagé à 30%. Pendant le laps de temps où Heydrich a été porté manquant, le personnel du III./JG 77 trouve son *Kommandeur* quelque peu nerveux... Après cet incident, Heydrich reçoit l'ordre formel de rentrer à Berlin, ce qu'il fait quelques jours plus tard. Mais est-ce la fin des aventures extra-professionnelles de Heydrich ?
D'après le livres de souvenirs d'Adolf Dickfeld, nous pouvons supposer que Heydrich participe à deux missions au moins au III./JG 52. Aucune date, malheureusement, n'est donnée, ce qui est dommage. La première mission se déroule en compagnie du *Gruppenkommandeur*. Au cours de la seconde mission, ailier d'Adolf Dickfeld, Heydrich, par son manque d'expérience, est dépassé par la rapidité de l'action et rompt le combat contre des Il-2, sans avertir son leader qui le retrouve à son retour au terrain, son avion déjà parqué parmi ceux du *Gruppenstab*. L'explication n'est pas à l'avantage de Heydrich, qui accepte mal sa faiblesse…
Le lendemain matin, le Heinkel He 111 qui avait transporté Heydrich vers le front, repart vers Berlin, emportant à son bord un *SS Gruppenführer* de mauvaise humeur…
Cet épisode, en tout cas, se déroule avant le 27 septembre 1941, car les archives de Prague, en ce qui concerne les services de Heydrich, ne répertorient plus que des vols effectués comme passager à bord d'un Junkers Ju 53/3m ou aux commandes de son Bücker Bü 131 personnel au-dessus de la Bohême-Moravie.
Le 27 mai 1942, exactement huit mois après son arrivée à Prague, Heydrich circule dans le quartier de Liben. Il est 10 heures 30 quand un parachutiste tchèque lance une grenade dans la Mercedes décapotable gris-vert qui arrive à sa portée. La grenade explose. Heydrich, gravement atteint, meurt de ses blessures le 4 juin 1942.

Hans Spielmann

[1] *Heydrich* - Günter Deschner - Heyne Bücher, 1980.
Die Fährte des Jägers, eines Falken verlorene Jahre, 1996.
[2] Cette perte est attestée dans la liste officielle de la Luftwaffe. Heydrich pilotait un avion codé « 1 » jaune (source : Jochen Prien) - NDLR.
Sources et documentation : Jean-Louis Roba et Jan Bobek de *Luftwaffe Verband* de Barry Rosch, USA.